Javier Cacho

AMUNDSEN-SCOTT, DUELO EN LA ANTÁRTIDA

LA CARRERA AL POLO SUR



fórcola

Javier Cacho

AMUNDSEN-SCOTT, DUELO EN LA ANTÁRTIDA

LA CARRERA AL POLO SUR



fórcola

Javier Cacho Gómez

AMUNDSEN-SCOTT,

DUELO EN LA ANTÁRTIDA

La carrera al Polo Sur

Prólogo de Manuel Toharia

PRÓLOGO

Manuel Toharia Director Científico de la Ciudad de las Artes y las Ciencias **EXPLORAR O MORIR**

LOS SERES humanos poseemos una característica esencial, entre muchas otras quizá menos determinantes, que nos distingue de nuestros primos hermanos los primates más evolucionados: la curiosidad. Ésta nos ha llevado desde épocas bien remotas a explorar nuestro entorno, y luego los sitios más alejados del lugar de residencia habitual. Sin duda, muchos animales emigran también, y por razones diversas pero básicamente ligadas a la búsqueda de mejores condiciones de vida, de forma periódica o permanente. Nosotros mismos tuvimos que emprender hace muchos miles de años diversas aventuras de ese tipo, y la mayor parte de aquellas expediciones nos fueron llevando de manera más o menos definitiva a todo tipo de paisajes, climas y hábitats. De modo que hoy existen establecimientos humanos en zonas polares y en regiones ecuatoriales, en fértiles valles y en medio de altiplanos desérticos, en las zonas más altas del planeta pero también en las más inhóspitas...

Aun así, todavía queremos más. Y se mantiene en nosotros esa llama inextinguible del deseo por explorar nuevos lugares. En nuestro propio planeta, por ejemplo regiones poco o nada pobladas, incluso bajo el mar o en las cumbres más altas. Pero también más allá de nuestra atmósfera, en ingenios espaciales que nos llevan a órbitas próximas a la Tierra o en nuestro cercano satélite, la Luna, y quizá pronto en Marte...

No importa el porqué; nuestra curiosidad nos impele a conocer más y más cosas, y no tanto en busca de alimentos o riquezas desconocidos, sino como simple fruto de esa especie de inquietud que va más allá de las penalidades y los honores que uno puede conseguir realizando la actividad exploratoria.

Este libro aborda en cierto modo esta misma cuestión, pero centrándola en tres personalidades fascinantes de un pasado bastante reciente. Las tres muy diferentes, pero con una misma idea en su cabeza: desvelar los misterios del, en aquella época, todavía ignoto Polo Sur. El mismísimo Polo, en particular, y el gigantesco y hostil continente que lo alberga, la Antártida, en general.

Shackleton y, sobre todo, Scott y Amundsen simbolizan a la perfección

esa característica de los humanos que nos impulsa a ir más allá, a conocer lo que nadie antes pudo conocer. En

su caso, el Polo meridional de nuestro planeta. No emprendieron sus viajes para obtener beneficio alguno –si acaso, fama y honores, por cierto no siempre bien acogidos y aún peor digeridos–, sino probablemente como respuesta a una especie de llamada magnética hacia lo desconocido. Como, según Julio Verne, le pasaba a su Capitán Hatteras, atraído irremisiblemente como un imán por el intrigante Polo Norte.

El conocimiento de la Antártida sigue siendo, incluso ahora, un gran reto. Muchos científicos, entre ellos el autor de este libro, han pasado allí largas temporadas de trabajo y estudio, con el fin de aportar al resto de la humanidad algunos retazos de información nueva con la que incrementar nuestro todavía escaso conocimiento de aquel impresionante continente montañoso y gélido. Estas personas seguramente están hechas de la misma pasta que los heroicos exploradores de ambos Polos, Cook, Peary e incluso Amundsen en el Ártico, y Shackleton, Scott y de nuevo Amundsen en el Antártico, además de sus anónimos

–y a veces no tan anónimos– acompañantes, sin los cuales aquellas aventuras hubieran sido imposibles.

Es cierto que hoy los investigadores van a la Antártida en muy diferentes condiciones y afrontando adversidades bien inferiores a las que hubieron de afrontar aquellos héroes, pero el clima es igual de riguroso; por ejemplo, incluso en pleno verano antártico, en algunas estaciones científicas cercanas al Polo Sur, como la rusa Vostok, la máxima apenas sube hasta unas pocas decenas de grados bajo cero, llegando a los 70 e incluso los 80 0C bajo cero en invierno. También los riesgos derivados de lo desconocido, el aislamiento inevitable de aquellos parajes desérticos, las tormentas, ventiscas y demás lindezas del clima polar continental son similares a los que hubieron de afrontar los pioneros de la exploración de aquellas regiones.

Puestas así las cosas, la pregunta obvia, desde el confort casi insuperable de la vida moderna en un país rico y en pleno siglo XXI, podría ser la siguiente: ¿mereció la pena el sacrificio de aquellos pioneros? ¿Sigue mereciendo la pena el riesgo que, aun con los adelantos actuales, arrostran todavía nuestros investigadores en pleno siglo XXI?

En realidad, es lo mismo que nos solemos preguntar ahora respecto a

la llegada de los humanos a la Luna gracias a aquellas seis misiones Apolo, desde la XI (1969) a la XVII (1972), con excepción de la XIII, que hubo de volverse a casa en condiciones casi catastróficas. En aquellas naves rudimentarias, comparadas con lo que hoy nos ofrece la tecnología astronáutica, consiguieron pisar el suelo de nuestro satélite, durante unas cuantas horas, nada menos que doce seres humanos. Sin duda, consiguieron no sólo esa hazaña sino que, además, trajeron rocas lunares, instalaron instrumentos que hoy todavía funcionan y realizaron allí experimentos únicos, imposibles de repetir fuera de aquel ámbito.

Con todo, ¿mereció la pena ir a la Luna? Porque si desde 1972 no hemos vuelto a ir, será que no resultaba tan interesante… Y, desde luego, nunca fue rentable.

No es fácil responder a preguntas así. Sobre todo porque, a toro pasado, no sé si tienen algún sentido. Y además, es seguro que los humanos hacemos las cosas y muchas veces ni nos preguntamos el porqué. Especialmente las grandes hazañas aventureras. Magallanes, y con él Elcano y los suyos, dieron la vuelta al mundo navegando, ¿por qué? ¿Mereció la pena? Y, ya puestos, ¿por qué subimos a las montañas más altas o exploramos los desiertos más áridos? En última instancia, ¿qué impulsa a los científicos a seguir preguntándose por qué son las cosas como son? Sin duda, muchas veces se obtienen respuestas cuya aplicación mejora nuestra calidad y cantidad de vida; pero en otros muchos casos simplemente se buscan respuestas porque queremos saber más, porque tenemos que satisfacer nuestra innata curiosidad. Como, por ejemplo, cuando intentamos averiguar el comportamiento de los lejanos monstruos cósmicos que se encuentran a miles de años luz de distancia, o cuando intentamos clasificar con la máxima precisión al conjunto de los seres vivos que conocemos.

En todo caso, el libro de Javier Cacho nos pone a todos ante la realidad histórica de unos héroes, tan débiles y fuertes, tan valientes y cobardes, tan hipócritas y veraces como la mayoría de nosotros, que sin embargo tuvieron un tesón fuera de toda norma, capaz de llevarles a realizar unas hazañas que nos están vedadas a casi todos sus congéneres.

Verán que este libro se lee casi como una novela. Y engancha quizá más que la más intrigante novela de misterio. No estamos ante una fría biografía que acumula fechas y hechos relevantes en orden más o menos cronológico, sino ante la reflexión minuciosa del científico, una reflexión que le resulta al profano sumamente entretenida e incluso iluminadora. Porque el autor conoce aquellos lugares de primera

mano y goza además de esa curiosidad propia del investigador. Por eso consigue transmitir no sólo la epopeya histórica y sus distintos matices biográficos, sociológicos, políticos y económicos, sino sobre todo la auténtica emoción, tan humana por otra parte, que vivieron aquellos pioneros incluso en medio de las peores circunstancias.

Supongo que es difícil imaginarlo, y aún más narrarlo, si uno no ha pisado nunca la inmensidad de una banquisa helada, o si no ha trepado por los cerros escarpados antárticos cubiertos de un hielo tan duro y seco como el cemento. Pero no es ése el caso del autor, uno de los grandes especialistas mundiales en medidas de ozono precisamente en la Antártida y jefe de la base antártica española Juan Carlos I durante varias campañas de investigación.

Curiosamente, lo que nos va enganchando del libro no es tanto la parte de ciencia que en él pueda haber, que sólo se trasluce como sin querer, sino sobre todo los sucesos que narra, las anécdotas que revive, el tesón que todos sus héroes supieron mostrar incansablemente... Y

así, con este libro podemos llegar a comprender, aunque sea parcialmente, la auténtica vocación de los seres humanos, capaces de miserias y heroicidades sin cuento cuando se

enfrentan, nos enfrentamos, a los riesgos de una aventura nunca antes intentada. Seguro que eso lo conocen bien nuestros actuales astronautas o los grandes montañeros y exploradores.

Del conocimiento científico de la Antártida dependen hoy algunas de las decisiones más trascendentales que puede adoptar la comunidad internacional. El subsuelo de ese continente helado, cubierto en su gran mayoría por una capa de hielo de varios kilómetros de espesor, es probable que encierre riquezas minerales de enorme interés económico. Pero al mismo tiempo ese hielo sirve de repositorio a una información de incalculable valor acerca del pasado remoto del planeta, aquella época de hace unas cuantas decenas de millones de años cuando un pedazo del antiguo continente de Gondwana se desgajó de lo que ahora es la India para emigrar hacia el Polo Sur. En el hielo más profundo, que corresponde a aquel tiempo y milenios posteriores, quedaron prisioneros elementos informativos –burbujas de aire, incluso granos de polen o fósiles de los seres vivos que pudieron sobrevivir hasta que el frío los extinguió– que hoy nos ayudan a entender mejor cómo es nuestro planeta.

Conservar la Antártida intacta, hacer de ese continente un santuario

científico intocable, es un viejo sueño de los humanos que hasta ahora se está cumpliendo aceptablemente bien. El Tratado Antártico sigue siendo respetado por todos los países del mundo –algunos escépticos se preguntan, con inquietud, hasta cuándo– y, salvo algunos cruceros de turismo en grandes barcos de moderna estructura que se atreven a acercarse un poco a las zonas costeras, sólo la actividad científica pura es tolerada en las diversas regiones del continente helado meridional.

En todo caso, cualquiera que haya soñado alguna vez con esas regiones de nuestro planeta

–la imaginación es un poderoso aliado, recuérdese si no a aquel extraordinario escritor de novelas de aventuras en tierras exóticas, Emilio Salgari, quien jamás salió de Italia y sólo navegó por los mares costeros, aunque describía la selva malaya, por ejemplo, como si hubiera vivido en ella durante años, en realidad como si la estuviera viendo por la ventana de su casa–, revivirá en este libro la aventura humana, fascinante y trágica a la vez, de aquellos hombres de carne y hueso, pero con un carácter templado en el más duro acero.

Personas que quisieron y supieron acercarse al continente helado sólo por la excitación ligada a la aventura del descubrimiento, al placer mismo de hacerlo, y también por amor a la aventura, por las ganas de explorar y descubrir, por el afán de enfrentarse a la Naturaleza enemiga y vencerla.

Una epopeya, sí. Que deja pequeños a Ulises y sus pleitos con Polifemo o Caribdis y Escila, que reduce casi a la nada el periplo de Jasón y sus argonautas, que minimiza incluso los trabajos de Hércules o el frustrado vuelo de Ícaro... Los peligros de la navegación, en primer lugar, y luego de la exploración por tierra –o, mejor dicho, por hielo– de aquel

territorio, el más hostil para la vida que imaginarse pueda, fueron impensables. Y lo extraño es que casi todos ellos llegaran a sobrevivir para contarlo.

Estoy seguro de que, al pasar las páginas de este libro, incluso los más comodones –por edad o por afición al sofá, entre los cuales me incluyo– sentirán una especie de gusanillo interior que les haga pensar, aunque sea fugazmente, en revivir aquella magnífica aventura que fue la exploración pionera de los hielos antárticos. Aunque, sin duda, lo mejor que uno puede hacer, si no quiere o no puede sucumbir a esa pasajera tentación, es releer el libro y luego seguir confortablemente instalado en la vida diaria; las heroicidades, para los

héroes.

Y es que gracias a los libros podemos vivir las aventuras más apasionantes sin movernos de casa.

Gracias, Javier, por regalarnos unas cuantas horas de lectura apasionante y de aventuras imaginarias... casi reales.

Valencia, verano de 2011

AMUNDSEN-SCOTT, DUELO EN LA ANTÁRTIDA

La carrera al Polo Sur

A Ana:

Se nos fue sin haber podido leer el libro

El poder que lo desconocido tiene sobre el espíritu del ser

humano es lo que nos impulsa a querer descubrir los secretos ocultos de la naturaleza… no nos concederá un respiro hasta que logremos conocer el planeta donde vivimos, desde las grandes profundidades del océano hasta las capas más altas de la atmósfera. Este poder subyace a lo largo de toda la historia de las investigaciones polares… y desde nuestros corazones nos ha empujado, una y otra vez, hacia allí, a pesar de todos los reveses y sufrimientos.

FRIDTJOF NANSEN (1861-1930)

¿De dónde proviene el extraño atractivo de las regiones

polares, tan poderoso, tan tenaz que, después de haber regresado de ellas, uno olvida las fatigas morales y físicas y no piensa más que en volver allí?

JEAN-BAPTISTE CHARCOT (1867-1936)

INTRODUCCIÓN

EL ÚLTIMO GRAN DESAFÍO

POCAS REGIONES del planeta han atraído tanto la mirada de naturalistas y geógrafos, han poblado los sueños de pensadores y poetas, y han espoleado las ambiciones de marinos y hombres de Estado como la Antártida. Antes de que barcos españoles pusiesen rumbo al Oeste hacia las Indias, o navegantes portugueses se atreviesen a rodear África, o incluso antes de que los fenicios cruzasen las columnas de Hércules y se enfrentasen al Atlántico, mucho tiempo antes, los sabios griegos habían postulado su existencia, ubicándola en la zona opuesta al Ártico, de ahí su nombre: Antártida (del griego *Antártico*, opuesto al Ártico). Siglos después, cuando los europeos comenzaron a surcar los mares, alejándose cada vez más de sus países de origen, en busca de tierras, productos y mercados, la quimera de un continente antártico, exuberante en tamaño y fertilidad, estaba presente en sus mapas y en el ánimo de sus marinos.

Y cuando su búsqueda no dio frutos y aquel sueño comenzaba a ser puesto en duda, los intelectuales siguieron aferrándose a esa idea como a la promesa de una nueva tierra de esperanza, de un paraíso terrenal donde la vida discurriría feliz y donde, incluso, podrían hallar el «buen salvaje» de Rousseau. Sueños que los viajes del capitán Cook se encargarían de borrar para siempre, limitando la Antártida a una región sepultada por el frío y el hielo.

Luego, con la llegada del siglo XIX, vendría, de modo fortuito, el descubrimiento de las primeras islas antárticas y hacia allí se dirigió inmediatamente un enjambre de barcos que no buscaban constatar la existencia de tan esquivo continente sino hacerse con el botín de la abundante fauna que poblaba sus escarpadas y rocosas costas. Y cuando terminaron de arrasar con las focas y los elefantes marinos, convirtiéndolos en pieles o toneles de grasa, se dedicaron a una búsqueda desaforada para tratar de encontrar nuevos cotos de caza, lo que conduciría a nuevos avistamientos, aunque de tierras yermas, que no ofrecían el más mínimo recurso para la vida y, por lo tanto, tampoco el más mínimo interés para sus descubridores.

Afortunadamente, en aquel momento un difícil equilibrio entre intereses científicos y de Estado permitió que simultáneamente tres grandes expediciones, una norteamericana, otra francesa y otra

británica, se dirigiesen a la Antártida para protagonizar una exploración tan meticulosa que dio como fruto el descubrimiento de más de 3000 kilómetros de nuevas costas, una cifra espectacular si se la compara con los escasos centenares de kilómetros que se conocían hasta entonces. Como si este esfuerzo hubiese agotado los recursos económicos y colmado los deseos de saber, un nuevo período de indiferencia, que duró casi medio

siglo, volvió a abatirse sobre la Antártida, mientras el mundo occidental vivía una fascinación, como no ha existido en ningún otro momento, por la exploración.

En la historia de la humanidad es difícil, casi imposible, encontrar una única causa para un fenómeno y eso mismo ocurre si se pretende buscar el origen de la pasión por la exploración que pareció despertar en Europa y Norteamérica durante la segunda mitad del siglo XIX. Posiblemente sus raíces se encuentran en la Ilustración, que desembocó en el igualitarismo social de la Revolución francesa, en el desarrollo de la burguesía y en el acceso a la educación de amplias capas sociales. En el contexto de este nuevo orden social se crean las sociedades geográficas en los principales países del mundo, contribuyendo a alimentar la incipiente curiosidad por nuevas tierras y culturas. Posteriormente, la Revolución industrial y el desarrollo espectacular del periodismo extendieron esta fascinación a sectores cada vez más numerosos de la población.

En este nuevo entorno, la exploración abandonó el restringido mundo de la ciencia y de los intelectuales y pasó a despertar el interés de una sociedad que, atraída por lo desconocido, devoraba las informaciones que la prensa le ofrecía sobre viajes pintorescos por territorios remotos y peligrosos. Es en ese período, segunda mitad del siglo XIX, cuando exploradores como Livingston y Stanley llenaron titulares de periódicos y abarrotaron las salas de los teatros de un público ávido por conocer regiones, tribus y culturas misteriosas por diferir de lo conocido. La exploración había pasado de la categoría de ciencia a la de espectáculo y, en un proceso que se retroalimentaba, los editores financiaban nuevas expediciones para poder hacer llegar más información a sus lectores, ansiosos por disfrutar la crónica de nuevas aventuras llenas de audacia, decisión y coraje, en las que se manifestaba el espíritu triunfador y avasallador del hombre occidental.

Será en los años en que se produce la transición del siglo XIX al XX cuando la atención vuelva a recaer sobre las regiones polares y en especial sobre la Antártida. En principio podría parecer la

consecuencia lógica de que el resto del planeta ya había sido explorado, cuando no sometido, bajo el imperio de las naciones occidentales; Asia, África e incluso el disperso mundo de Oceanía habían sido colonizados, sus selvas y desiertos atravesados, las más distantes regiones alcanzadas y sus mapas colgaban como trofeos en las paredes de los museos. Todo era conocido, todo había sido pisado, observado y cartografiado, tan sólo dos regiones en el planeta se resistían a entregar sus secretos: las regiones polares.

Únicamente esas dos regiones habían sido capaces de detener el sempiterno avance del ser humano que, a lo largo de miles de años, se había ido extendiendo por todos los rincones del planeta: selvas, montañas, llanuras, desiertos..., adaptándose a todos los climas y logrando sobrevivir en las más adversas condiciones. Y allí donde a la humanidad le había costado generaciones llegar, al moderno explorador occidental, con su tecnología, su preparación y su voluntad, le habían bastado muy pocas décadas para alcanzar y dominar tierras y gentes. Tan sólo los casquetes polares se resistían a su empuje inexorable. Si hasta

ahora las expediciones se habían internado por territorio ya hollado, habitado y domesticado por otros seres humanos, ahora se le presentaba el desafío supremo de llegar donde nadie había llegado, de sobrevivir donde no había recursos para ello, de enfrentarse a un clima tan adverso que ni animales ni plantas habían podido adaptarse a él.

Ya no se trataba de luchar contra salvajes o de sobrevivir al ataque de fieras; tampoco se buscaban yacimientos, riquezas o nuevos territorios susceptibles de ser explotados económicamente. Ya no se perseguía nada de todo eso, la única recompensa era la ciencia: la exploración en su estado más puro, el llenar de accidentes geográficos un mapa vacío; tampoco se trataba de luchar contra nadie, tan sólo con uno mismo, para seguir adelante a pesar de todos los sinsabores, para continuar la búsqueda de algo intangible, para desafiar una naturaleza grandiosa pero también inmisericorde, para demostrarse a sí mismos que podían hacerlo.

Y la sociedad de los albores del siglo XX comprendió la esencia de ese reto. Curiosamente, esos lectores que sentados en sus sofás leían las narraciones de las expediciones polares supieron intuir el valor de ese desafío personal que yacía casi imperceptible en sus relatos.

Y una sociedad hedonista, que se regocijaba disfrutando del creciente bienestar que le ofrecía el incesante progreso industrial, se sintió

deslumbrada por la abnegación personal del explorador polar y por su búsqueda, casi religiosa, del saber científico. Así, según llegaban las noticias procedentes de las expediciones alemana, británica y sueca, que de forma coordinada en 1901 se internaron en la Antártida, su interés por esas regiones y su respeto por sus exploradores y científicos se acrecentó. A éstas seguirían dos expediciones francesas, una escocesa y otra británica, cuyas historias encandilaron cada vez más a sus respectivas sociedades, convirtiendo a sus protagonistas en figuras de primera plana informativa, siendo agasajados por monarcas, elogiados por intelectuales y aclamados enfervorecidamente por las multitudes.

En privado, la pasión con la que los expedicionarios hablaban de sus viajes, el brillo en sus ojos cuando rememoraban aquellos momentos y la melancolía que parecía invadirles al ver una foto o un dibujo de aquellos parajes no pasaban desapercibidos a sus familiares y amigos. Y en público, las descripciones que hacían de ese mundo de hielo, de sus luchas, de sus esfuerzos, de sus emociones, captaron el sentir popular transformando a exploradores y científicos en iconos para la sociedad. Ante sus ojos la Antártida se había convertido en un anfiteatro donde se desarrollaba la sempiterna gesta de la lucha entre el hombre y la naturaleza, y donde el trofeo sería el lugar más recóndito de la Tierra, el punto más inaccesible, el paraje más peligroso: el Polo Sur.

Y aunque ese desafío ya era suficiente en sí mismo, la vida, como si quisiese anunciar un

«más difícil todavía», quiso que las circunstancias conspiraran para que la hazaña se convirtiera, además, en una competición, en una carrera, no sólo para alcanzar el Polo Sur, sino para ser los primeros. Como modernos gladiadores dispuestos a disputarse los laureles

del éxito, se anunciaron diversas expediciones de diferentes países cuyo objetivo era alcanzar el honor de embanderar por primera vez aquel remoto punto del planeta. Poco a poco, por una u otra razón, la mayor parte de las expediciones tuvieron que ser canceladas, hasta que únicamente quedaron dos en la lid, una noruega y otra británica. Y desde un silencio respetuoso todas las naciones del mundo se dispusieron a contemplar el insólito espectáculo de un torneo entre hombres en el límite de la Tierra, en el fin del mundo.

Este libro es la historia de ese desafío, de la última gran exploración, de la última gran aventura que el ser humano podía acometer en su planeta, después de lograrlo ya no le quedaría nada más, tan sólo salir

al espacio o llegar a la Luna. Un desafío que cada uno de los dos protagonistas decidió acometer de acuerdo con sus propias experiencias y en el marco de un tipo diferente de expedición. Procedentes de sociedades también muy distintas, cada uno llegaba con su propia trayectoria vital y configuró el equipo de hombres sobre los que depositaría su confianza en función de sus prioridades personales y nacionales. Los líderes de ambas expediciones eran en apariencia demasiado diferentes, pero también tenían muchas cosas en común: personalidad, liderazgo, decisión, entusiasmo, coraje, curiosidad, ambición… pero, sobre todo, pasión por los hielos, por la aventura y por la vida.

A lo largo del libro recorreremos sus vidas, incidiendo en aquellos aspectos que nos permitan entender el porqué de sus acciones posteriores; retrocederemos a sus primeras experiencias polares para acompañarles en el proceso de formación que marcará sus caminos futuros; y seguiremos, casi día a día, su larga marcha hacia el Polo, tratando de revivir sus esfuerzos, sus fatigas, sus penalidades, pero también sus satisfacciones, sus emociones y sus sueños. Asistiremos a sus momentos de triunfo y a aquellos de amarga derrota, y todo ello utilizando el material más fidedigno que se puede encontrar: sus escritos y, especialmente, sus diarios.

Seremos espectadores privilegiados de una larga marcha sobre un territorio yermo y desconocido, poblado de peligros y amenazas, donde únicamente la profesionalidad y el compañerismo dan la clave para poder vencer las dificultades que, como una hidra de mil cabezas, parecen no tener fin. Pero en paralelo también seremos testigos de un largo recorrido interior, de un viaje por la intimidad de sus almas, donde las ilusiones se entremezclan con las ambiciones, la gloria se alterna con la desilusión, el agotamiento transforma la generosidad en egoísmo, y la solidaridad vence al instinto de supervivencia.

Exploradores, científicos, aventureros, soñadores, todo ellos seres humanos que se arrastraron sobre una naturaleza helada ofreciendo el sacrificio de sus esfuerzos, y hasta el de sus vidas, embriagados por la pasión de llegar donde nadie había estado, atraídos irresistiblemente por el embrujo que lo desconocido tiene sobre el alma humana. Seres humanos que en cada paso sintieron el orgullo de alejarse de la insignificancia de una vida anodina, que tras cada obstáculo vivieron el intoxicador deleite del esfuerzo, que día a día

volvieron a sentir la satisfacción de la lucha por la supervivencia. Seres humanos que captaron la belleza de un nuevo mundo que por primera vez se desnuda a los ojos de los hombres, que percibieron

todo el esplendor de una naturaleza que, aparentemente muerta y fría, palpitaba vida y calidez. Seres humanos que sintieron que algo acrecentaba su alma.

Ayer, como hoy, la Antártida ofrece a quien la pisa todo este abanico de sensaciones y emociones. Las mismas que sintieron Amundsen y Scott, las mismas que les hicieron ir hasta allí para disputar la mayor carrera del siglo, un duelo solitario, una lucha consigo mismo y los elementos. Uno llegaría para ganar, el otro para perder, los dos para encontrar la gloria.

LOS TRES GRANDES DE LA ANTÁRTIDA

CUANDO en 1893 sir Clements Markham fue elegido presidente de la Royal Geographical Society tomó la determinación de preparar una nueva expedición a la Antártida que continuase las grandes exploraciones inglesas a tan lejano continente. La saga había comenzado con el segundo de los memorables viajes del capitán Cook en el siglo XVIII, continuado en los comienzos del XIX con el descubrimiento de diversas costas de la Antártida por parte de barcos foqueros y alcanzado su cenit con el triunfal y fructífero viaje de James Ross a mediados de ese siglo, que, literalmente, abrió el camino al Polo Sur. Con dos barcos legendarios, el *Erebus* y el *Terror*, Ross realizó la proeza de atravesar el mar de hielos, que hasta entonces había detenido a todos los navegantes, y descubrir que detrás de ese aparentemente insalvable obstáculo se extendía un amplio mar libre de hielos que le permitió contemplar volcanes en actividad en aquel mundo helado, batir la marca de aproximación al Polo, que ostentaba otro marino inglés, James Weddell, y toparse con el rasgo más característico de la acumulación de hielo en la Antártida: la Barrera, que impedía cualquier intento de continuar la penetración al Sur por barco.

Sin embargo, tras el clamoroso éxito de la expedición de Ross, el interés de Gran Bretaña se desplazó hacia el Ártico como consecuencia de la desaparición de la expedición de Franklin, que trataba de encontrar el mítico paso del Noroeste. Así, durante diez años su búsqueda se convertiría en una prioridad nacional y, en sucesivas expediciones, participarían más de cuarenta barcos, perdiéndose más vidas en estos intentos fallidos por encontrarla que en la propia expedición de Franklin. Finalmente se encontraron los restos y se pudo reconstruir lo acaecido: sufrimientos, enfermedades, hambre… canibalismo. El horror que despertaron estos hechos en la sociedad

victoriana hizo que durante décadas los británicos volviesen la espalda a las regiones polares.

Precisamente sir Clements Markham había participado en su juventud en una de esas infructuosas expediciones de rescate, experiencia que no olvidaría pese a ocupar después muy diversos puestos en la administración de las colonias británicas. Por eso, cuando a finales del siglo XIX vio renacer en diferentes naciones europeas el interés por la exploración polar y en concreto por la Antártida, comprendió que Gran Bretaña no podía quedar al margen de esas actuaciones y decidió convertir su presidencia de la Royal Geographical Society en una cruzada para preparar la Expedición Nacional Británica a la Antártida.

Los comienzos de los preparativos de la expedición no pudieron ser más frustrantes para Markham. Durante cuatro años todos sus intentos se estrellaron contra la indiferencia de la sociedad, las instituciones públicas y el propio gobierno. El VI Congreso Internacional de Geografía, que se reunió en Londres en 1895, parecía la ocasión propicia para zarandear la

apatía británica, puesto que su conclusión fue que la exploración de la región antártica era el trabajo geográfico más importante que faltaba por llevar a cabo (Baughman, 2008: 5), pero ni siquiera la bandera de la ciencia consiguió atraer el interés y la financiación gubernamental o privada. Poco después, el anuncio de que belgas, alemanes y suecos estaban preparando sus propias expediciones a la Antártida impulsó a Markham a recorrer todos los foros de su país alertando de que Gran Bretaña, la potencia hegemónica que durante siglos había liderado la exploración en todo el planeta y en especial en la Antártida, podía quedar relegada y sobrepasada por otros países. Pero el llamamiento al nacionalismo tampoco consiguió atraer más que unas pocas aportaciones, que no llegaban a cubrir apenas la décima parte del gasto presupuestado para montar la expedición. Incansable, en los años siguientes el presidente de la Royal Geographical Society redobló sus esfuerzos sin conseguir nada, mientras a nivel internacional presentaba la expedición británica como si ya contase con los soportes necesarios para ponerse en marcha. Afortunadamente, después de años y años de infructuosas gestiones, en marzo de 1899 recibió un importante donativo privado y, en una huida hacia delante, tomó la decisión de encargar la construcción del barco, pese a que en esos momentos no contaba todavía con los fondos necesarios, ni para el barco, ni mucho menos para el conjunto de la expedición.

Los contactos con el gobierno –la única fuente de financiación para sacar el proyecto del atolladero–, se sucedieron, esta vez con el apoyo

de la Royal Society, la institución científica británica de mayor prestigio, y con el atractivo añadido de la cooperación científica con Alemania, que ultimaba su propia expedición financiada en su totalidad por su erario público. Por suerte la cooperación internacional despertó ecos de interés en las altas esferas gubernamentales que comenzaron a ver la oportunidad de, en este nuevo contexto, apoyar su propia expedición. Así, en el mes de junio empezaron a llegar a la Royal Geographical Society los primeros indicios de que el gobierno podría estar dispuesto a reconsiderar el tema antártico, y esta vez con ciertas expectativas de apoyarlo económicamente.

A diferencia de las otras expediciones que se estaban preparando y que se planteaban como empresas científicas, y en consecuencia totalmente civiles –tanto en los barcos utilizados, como en su tripulación y por supuesto en el jefe de la expedición, que era un académico de renombre–, Markham, tal vez influido por los grandes viajes de exploración que había protagonizado la Royal Navy en los últimos tres siglos, era un firme, incluso irreductible, defensor de que el personal de la expedición británica –de «su» expedición– estuviese formado en su mayoría por marineros y oficiales de la Royal Navy y, evidentemente, bajo la dirección de uno de ellos. En esos momentos, cuando parecía que las gestiones de la expedición iban bien encaminadas, tuvo lugar un encuentro que cambiaría de forma trascendental la vida de un joven oficial de la Armada británica, pero que también marcaría de forma indeleble la historia de la exploración de la Antártida.

Robert Falcon Scott. Un encuentro casual



Nada podía hacer pensar a Robert Falcon Scott que aquel día de primeros de junio de 1899, mientras caminaba por Buckingham Palace Road, iba a tener lugar un encuentro crucial que cambiaría su anodina vida de oficial especialista en torpedos de la Royal Navy por la de uno de los más famosos exploradores polares de todos los tiempos, incluso, para generaciones, el más mítico de todos ellos. Posiblemente el joven

oficial de treinta años podría haber eludido el encuentro con sir Clements Markham, un respetable caballero septuagenario con el que había coincidido dos veces hacía años; sin embargo, su educación victoriana y el hecho de que fuese el presidente de la Royal Geographical Society le hizo cruzar la calle y acercarse a saludarle. Además, en aquellas dos ocasiones le había visto rodeado de almirantes y altos mandos de la Armada, lo que, sin lugar a dudas, tenía un interés añadido para un militar con ganas de prosperar, que sabía que la promoción en la Armada no era sólo cuestión de preparación profesional sino que, muchas veces, se veía facilitada por el saber deslizar un comentario elogioso en el momento oportuno y en el foro adecuado.

Nunca sabremos lo que ocurrió en esos tranquilos minutos de paseo en los que Scott acompañó a sir Clements. Aunque pueda parecer sorprendente, ninguno de los dos facilitó jamás una descripción detallada de lo que hablaron mientras caminaban hacia la casa del presidente de la Royal Geographical Society, pero muchos historiadores creen que el encuentro tuvo, para cada uno de ellos, mucha más trascendencia de lo que por su parte dijeron después en público. Para sir Clements, quien no creía que en la vida las cosas sucediesen por azar, el encuentro con Scott en un momento en que por fin la expedición parecía estar asegurada fue algo más que una simple casualidad. De hecho, Markham siempre afirmaría que la personalidad de Scott, «su inteligencia, sus conocimientos y el encanto de sus modales» (Chapman, 1964: 129) no le había pasado desapercibida desde que se lo presentaron por primera vez, cuando era un guardiamarina de dieciocho años que acababa de ganar unas regatas; incluso llegó a decir que, ya en aquel lejano instante, tomó la decisión de que sería el comandante de la expedición antártica. Una expedición que, en esos momentos, sólo existía en sus sueños. No, nunca sabremos lo que ocurrió en esos tranquilos minutos de paseo; parecería natural que sir Clements le hablase a Scott de la expedición antártica que se estaba preparando, pero algo más tuvo que decirle o sugerirle o proponerle para que, dos días después, Scott presentase formalmente su propuesta para dirigir dicha expedición.

Robert Scott (1868-1912)

Nacido en el seno de una familia de clase media, en la que había ascendientes militares, Scott pronto decidió seguir la tradición con mayor raigambre familiar: la naval. En las últimasdécadas ese período de su vida ha sido objeto de un minucioso estudio psicológico para

tratar de encontrar en aquellas etapas juveniles las claves que pudiesen explicar algunos de sus comportamientos y decisiones posteriores, pero es difícil bucear en la psique de una persona con datos indirectos y muchas veces poco objetivos, que se magnifican o se empequeñecen en función de que el análisis lo hagan sus defensores o sus detractores. El caso es que Scott completó su formación en la escuela naval, quedando el séptimo de una promoción de veintiséis guardiamarinas, lo que, como alguno de sus biógrafos ha destacado quizá con demasiado ardor[1], demuestra que no era un hombre especialmente brillante.

Al igual que su etapa de formación, los primeros años de su vida naval estuvieron marcados por los cambios de destino y la promoción habitual en cualquier armada en tiempos de paz; así llegó a alcanzar el grado de teniente a los veinte años. Consciente de que no tenía contactos familiares que ayudaran a acelerar su ascenso, decidió optar por un tipo de especialización dentro de la Armada que pudiera reportarle similares beneficios, y puesto que entre las nuevas armas de finales del siglo XIX los torpedos parecían ser una de las más prometedoras, solicitó poder cursar esta nueva disciplina. La selección de los aspirantes fue muy dura y solamente cinco de los cuarenta y nueve solicitantes fueron admitidos; uno de ellos fue Scott, en parte debido a los excelentes informes que presentaron los oficiales para los que había servido. Dos años después adquirió el título de oficial de torpedos y un nuevo destino dentro de la Royal Navy.

Los años fueron pasando y con ellos las pequeñas promociones, cuya incidencia en la paga era casi nula. Aunque este moderado nivel de ingresos era algo normal en la carrera militar, en el caso de Scott la situación se vio complicada por las muertes de su padre y luego de su hermano, que le obligarían a contribuir sustancialmente al mantenimiento de su madre y hermanas.

En este estado de cosas, cualquier ascenso podía significar una mejora en su economía, pero sus probabilidades de promoción eran limitadas. Hasta ese momento la carrera naval de Scott se podría definir como buena, aunque no espectacular y, sin apoyos familiares o sociales, frente a él se abría un período más o menos largo para alcanzar el mando de su propio buque; una incertidumbre que posiblemente una aventura polar podría acortar de forma significativa. Conocedor de su historia naval, Scott sabía que en las épocas de paz el Almirantazgo británico había utilizado las aguas polares para poner a punto sus barcos y tripulaciones y que, después de las acciones de guerra, las exploraciones polares siempre habían sido la forma de ascender con rapidez en el escalafón naval. Nadie podrá ni sorprenderse ni

escandalizarse de que éstas fueran en parte las motivaciones de Scott para

decidir presentarse como candidato a la expedición, porque, como él mismo reconocería, nunca «había tenido predilección por la exploración polar» (Barczewski, 2007: 9).

Un mes después del encuentro, los largos años de Markham deambulando de un despacho a otro en busca de apoyos para su expedición llegaban a buen puerto y el gobierno se decidía por fin a apoyar económicamente a la gran expedición británica, que sería una de las cuatro grandes expediciones que iniciarían la llamada Edad Heroica de la exploración antártica. Los meses que siguieron fueron, cuando menos, controvertidos; Markham, el más entusiasta promotor de la expedición, se convirtió también en su artífice principal, desoyendo las opiniones de sus compañeros e intrigando a todos los niveles para que su voluntad se impusiera en todos los temas objeto de discusión. Uno de ellos fue la elección de la persona que dirigiría la expedición. Mientras que las otras tres grandes expediciones nacionales –la alemana, la noruega y la escocesa– optaron por que la expedición estuviera dirigida por un científico de prestigio y que contara con un capitán experimentado en navegación polar para gobernar el barco, Markham optó por que las mismas funciones recayesen sobre una única persona: Scott, quien, como objetaron sus opositores, ni disponía de experiencia en navegación polar ni tampoco era científico. Pese a todos los problemas, la voluntad de Markham se impuso y, cuando apenas había transcurrido un año desde que Scott ofreciese su candidatura, éste fue elegido para dirigir la expedición. Poco tiempo después el Almirantazgo le ascendió a la categoría de comandante para que pudiese dirigir el barco que iría a la Antártida.

Nunca sabremos si en aquel casual encuentro Markham insinuó a Scott los beneficios que para su promoción naval podría tener la exploración polar o si fue él mismo quien se los imaginó, pero lo cierto es que a los treinta y un años la Antártida le había dado un empujón definitivo a su carrera profesional. Lo que en esos momentos él no tenía forma de saber era que el camino que había elegido no sólo le llevaría a la fama en pocos años, sino también a la muerte.

Ernest Henry Shackleton. Un nuevo golpe de azar

Si un encuentro casual determinó el destino antártico de Scott, otro encuentro, aunque ocurrido a miles de kilómetros de Londres, determinaría que un desconocido tercer oficial de un todavía más desconocido barco mercante se convirtiera en el otro gran héroe

antártico británico: Ernest Shackleton, el gran «Shack».

En este caso el encuentro tuvo lugar en un navío que transportaba tropas a Sudáfrica para la guerra de los Bóers. En el barco no pasaba inadvertido su tercer oficial, Shackleton, un activo y entusiasta angloirlandés que, por decisión propia, y pese a ser cuestionado en determinados niveles por ello, organizaba actividades para distraer y animar a los soldados durante la travesía. En uno de esos viajes a Sudáfrica conoció a un joven teniente, de apellido Longstaff, que regresaba de Gran Bretaña donde había pasado unos meses para



recuperarse de las heridas sufridas en combate y con el que trabó una buena amistad. A la vuelta de este viaje leyó en un periódico sobre la preparación de la Expedición Nacional Británica a la Antártida y descubrió que el mayor patrocinador de la expedición era precisamente el padre de aquel oficial que había conocido en el viaje. Un rápido intercambio de cartas permitió a Shackleton primero entrevistarse con el padre de su amigo y, poco después, solicitar un puesto en la expedición que no sólo cambiaría su propia vida sino también el curso de la historia de la exploración antártica.

Ernest Shackleton (1874-1922)

Como en el caso de Scott, sus orígenes familiares le sitúan en la clase media. Aunque nació en Irlanda, segundo de diez hermanos, de los cuales ocho eran mujeres, la familia pronto volvió a Gran Bretaña donde su padre terminó medicina y luego ejerció de médico. Fue a una institución educativa de calidad, aunque no del nivel de las frecuentadas por las familias distinguidas, donde no destacó en el plano académico; de hecho, años después, cuando ya era un personaje famoso y le invitaron a entregar los premios de fin de curso de su antiguo colegio, comentó divertido que eso era lo más cerca que había estado de uno de esos premios (Mill, 2009: 28). Pero si no destacó en el plano intelectual, desde pequeño manifestó una predisposición natural para la elocuencia que, unida a su carácter extrovertido y a su

espíritu aventurero, le hicieron, desde siempre, un líder natural que sabía convencer y al que sus compañeros seguían hechizados.

Como era tradicional en aquellos tiempos, su padre intentó que siguiese la profesión médica pero, ante la terca actitud de Shackleton, que se empecinaba en no querer otra cosa más que navegar, lo enroló con quince años en un barco mercante como un simple aprendiz de marinero. Si bien sus padres no eran lo bastante solventes para inscribirle en la escuela de cadetes de la Royal Navy, sí lo eran para haberle pagado el aprendizaje en la escuela de la marina mercante, pero su padre intentó que la dura experiencia que supondría este primer trabajo le hiciese desistir de lo que él pensaba que era un simple capricho pasajero.

El viaje no pudo ser más duro, dado que el mercante, un barco a vela, tenía que cruzar el Atlántico y dirigirse a Chile para recoger un cargamento. El paso por el cabo de Hornos en pleno invierno fue verdaderamente inhumano; las tormentas, los vientos y las corrientes marinas golpearon al barco haciéndole retroceder una y otra vez durante casi dos meses.

Pero lejos de desanimarse con aquella cruel iniciación, a su regreso Shackleton firmó por cuatro años un contrato de aprendizaje. Transcurrido ese tiempo, y después de pasar los exámenes, se convirtió en un experimentado segundo oficial de veinte años que ya había pasado nada menos que cuatro veces el tan temido cabo de Hornos y una vez el cabo de Buena Esperanza. Dos años después obtenía el certificado de primer oficial y a los veinticuatro ya estaba oficialmente cualificado para mandar su propio barco.

En ese período, consciente de que la época de la vela tocaba a su fin, buscó un puesto en un barco de vapor donde pasaría los siguientes cinco años transportando mercancías entre Europa, América y el Lejano Oriente. Su carácter extrovertido le hizo ser una persona muy apreciada por sus compañeros, aunque también adquiriese fama de tipo algo raro, puesto que, por una parte, no participaba con ellos en sus habituales excesos de mujeres y alcohol al llegar a puerto y, por otra, se recluía apasionadamente en la lectura, sorprendiéndoles con su entusiasmo por recitar poesía e incluso por escribirla. En 1899 consiguió un importante puesto en una de la más prestigiosas navieras, pero nada parecía suficiente para Shackleton, que se sentía languidecer en aquellos barcos, soñando con hacer algo grande que le diese prestigio y dinero; especialmente desde que se enamoró de la que después sería su mujer, y se vio en la necesidad de ganarse la

voluntad de su futuro suegro demostrándole que era un hombre con futuro.

En estas circunstancias tuvo lugar el viaje en el que conoció al hijo de Longstaff, el mayor patrocinador de la expedición a la Antártida. Poco tiempo después, en septiembre de 1900, Shackleton enviaría una carta ofreciéndose como voluntario para formar parte de dicha expedición. Su solicitud no fue muy bien acogida. Pese a su brillante historial, los oficiales de la Armada no solían tener en mucha consideración a sus homólogos de la marina mercante y Scott no era una excepción. Tampoco a Markham, obsesionado con que la expedición se pareciese lo más posible a las legendarias campañas de la Armada, le apetecía la idea de introducir entre la oficialidad a personal ajeno a ésta. Pero el apoyo de Longstaff a la candidatura del entusiasta marino angloirlandés era incuestionable; además su amplia experiencia en navegación a vela le convertía en el candidato ideal para complementar la falta de conocimientos de Scott en este terreno. Así, en febrero de 1901 recibió el nombramiento de tercer oficial del *Discovery*, uniendo para siempre su destino al de la Antártida.

Shackleton era uno de esos personajes que, hagan lo que hagan, no pasan desapercibidos.

Activo, optimista, carismático, con un tesón y una determinación que no conoce obstáculos, pero a la vez sensato y práctico, de personalidad soñadora, romántica, mezcla de poeta y de filósofo, era una persona que no sabía adaptarse con facilidad a los convencionalismos de la vida en la sociedad victoriana de la época, pero en el mar o en la Antártida se convertía en el líder carismático e indiscutible, que inspira confianza y seguridad, y al que sus hombres siguen con lealtad.

Roald Engelbregt Gravning Amundsen. Destinado a la gloria



A diferencia del encuentro casual que cambió el rumbo de la vida de Scott o del viaje que modificó la trayectoria vital de Shackleton, y que

tuvieron lugar cuando ambos tenían cerca de treinta años, en un período de su vida en el que buscaban desesperadamente una oportunidad para hacer realidad sus deseos de promoción personal, profesional y social, el encuentro que cambió la vida de Amundsen no fue tan casual y tuvo lugar a una edad más temprana. Ocurrió cuando contaba tan sólo dieciocho años y asistía a una conferencia que pronunciaba el gran héroe polar Fridtjof Nansen, que acababa de realizar la hazaña de atravesar por primera vez Groenlandia; lo que allí escuchó le hizo tomar la decisión de convertirse en un explorador polar. Es posible que, en el entorno emocional de ese momento, ese deseo fuera común al de muchos de los otros jóvenes asistentes a la conferencia, en los que después la realidad de las preocupaciones diarias iría diluyendo esos sueños juveniles de aventuras hasta convertirlos en un vago recuerdo. Sin embargo, no fue ése el caso de Roald Amundsen, quien a partir de ese momento puso todo el empeño en materializar aquel deseo que había sentido, orientando todas las acciones de su vida en esa dirección.

Al contrario de sus colegas británicos, Amundsen había nacido en el seno de una próspera familia de marineros, pescadores y armadores noruegos que, en tiempos de su padre, llegaron a poseer más de una veintena de barcos; su entorno estaba muy relacionado con la caza de ballenas y focas en latitudes polares y, claro está, con el frío, la nieve y el hielo. En este entorno marinero el pequeño Roald escuchaba embelesado las historias de los marinos y leía todo lo relacionado con sus antepasados, los vikingos, y todas las historias de aventuras que tuvieran que ver con el mar. De entre todas éstas, una le llamó poderosamente la atención: la misteriosa desaparición de la expedición de Franklin en busca del paso del Noroeste y la sucesión de infructuosas expediciones en su busca.

Durante años leyó y releyó todos los libros que cayeron en sus manos sobre temas de exploración, y en particular sobre el paso del Noroeste; estas lecturas inflamaron su imaginación juvenil y le llevaron a tomar la decisión de que él recorrería esas peligrosas aguas hasta llegar a descubrir ese misterioso paso y, por qué no, el mismísimo Polo Norte.

Roald Amundsen (1872-1928)

Si por él hubiese sido, habría dejado sus estudios, donde nunca destacó, y se hubiese incorporado a algún barco, como ya lo habían hecho sus tres hermanos mayores, pero su

madre deseaba que al menos él estudiase y fuese a la universidad para hacerse médico. A esos deseos tuvo que plegarse Roald, relegando sus sueños de aventuras polares durante unos años. Mientras, las montañas de Noruega se convirtieron en su banco de pruebas donde familiarizarse con las nuevas técnicas polares. Curiosamente, en aquellos años aquel pequeño país, que todavía no había logrado su independencia, se había convertido en la cuna de la moderna exploración polar gracias a Nansen. Éste, después de atravesar Groenlandia, había protagonizado un épico viaje en el que se quedó a unos 350 kilómetros de alcanzar el Polo Norte y donde pasó quince meses sobre la banquisa polar sin más recursos que los osos y morsas que lograba abatir, mientras recorría más de 1000 kilómetros para tratar de regresar a la civilización. Pero además de esta proeza, sus concepciones habían revolucionado las técnicas de exploración polar: un nuevo tipo de trineo mucho más ligero, un nuevo infiernillo para cocinar, alimentos, ropa, tiendas... nada había escapado a su espíritu inquisitivo y los nuevos avances se extendieron enseguida en una sociedad pequeña, tradicionalmente unida a los hielos y el frío, que consideraba a Nansen como su héroe nacional, además de admirar su trayectoria científica y su valía de hombre de bien.

Amundsen vivió esos momentos de efervescencia de la tecnología polar que relegaba a la obsolescencia las técnicas desarrolladas por los británicos casi un siglo atrás, al tiempo que, como es lógico, Nansen era su ídolo inalcanzable.

Después de la muerte de su madre sintió que por fin, con veintiún años, podía dedicarse a lo que realmente deseaba y, tras vender los libros de medicina, como si fuera Hernán Cortés cuando quemó las naves, se lanzó no a la conquista de un imperio pero sí a su preparación para conquistar el paso del Noroeste y luego el Polo Norte. A partir de ese momento todo en su vida giraría en torno a convertirse en un explorador polar, y para tal fin se preparó durante años física, mental y profesionalmente.

En primer lugar decidió que, puesto que en sus exploraciones tendría que dirigir un barco, necesitaba saber mandar a una tripulación y, aunque tenía a su disposición los barcos de su familia, para ello no se le ocurrió nada mejor que enrolarse como simple marinero en un barco ajeno, lo que le permitiría conocer el oficio desde abajo y saber cuál era la forma más eficaz de mandar y de ser obedecido. Formó parte de los más reconocidos grupos de esquiadores, se aventuró en pleno invierno por los parajes más peligrosos de su tierra, navegó en distintos barcos hasta conseguir el título de capitán de barco, e incluso fletó con su dinero un barco de caza de focas con el único objetivo de

acumular experiencia en la navegación entre los hielos. En una época en que la preparación física era considerada por la sociedad como un esnobismo, no regateó esfuerzos para mantenerse en la mejor forma posible, incluso recurriendo a detalles anecdóticos como el de dormir con la ventana abierta para acostumbrarse al frío. Estaba formándose el mejor explorador polar de la época.

1 Según David Crane era «the average product, of a average term in a system design to produce the average», que podríamos traducir como «el producto medio, en el término medio de un sistema diseñado para producir mediocridad» (Crane, 2006: 22).

SUS PRIMERAS EXPERIENCIAS POLARES

Amundsen: el primero en la Antártida

LA ANTÁRTIDA había permanecido olvidada durante casi medio siglo y, si bien es verdad que en los últimos años del siglo XIX, en el seno de las comunidades científicas de las dos grandes potencias de la época, Alemania e Gran Bretaña, se insinuaba la importancia de volver a aquella región, las aspiraciones de Amundsen parecían diametralmente opuestas.

Quizá todas aquellas iniciativas le hubieran pasado desapercibidas de no ser porque el destino quiso que, a la vuelta de uno de los viajes que realizó para adquirir experiencia en navegación polar, precisamente en el mismo puerto donde atracó, se encontrase con un barco noruego que estaba siendo reacondicionado para ser utilizado en la expedición que Bélgica estaba preparando para la Antártida.

Cuando Adrian de Gerlache presentó a la Real Sociedad Geográfica de Bruselas en 1894 un proyecto para organizar una expedición científica a la Antártida, pocos podían imaginarse que tuviese la más mínima probabilidad de llevarse a la práctica. Bélgica tenía otros intereses más acuciantes y la propuesta, presentada además por un joven teniente de su Armada, fue considerada con escepticismo. Sin embargo, lo que parecía imposible de conseguir lo logró el entusiasmo y el tesón de Gerlache, quien organizó, por primera vez en la historia, una suscripción popular para recaudar fondos para la expedición. Poco después tendría los fondos necesarios para comprar un barco ballenero noruego, al que rebautizó con el nombre de *Bélgica*, y comenzaría a prepararlo en un astillero de ese país. Unas semanas más tarde Gerlache recibiría una carta de un oficial noruego que, tras manifestar su interés por ganar experiencia en la navegación entre hielos, le ofrecía sus servicios de forma totalmente desinteresada. La expedición no estaba sobrada de dinero y Amundsen recibió el nombramiento de segundo oficial.

Finalmente todo estuvo listo y, en el verano de 1897, el *Bélgica* zarpó con científicos de cinco nacionalidades a bordo, entre los que se encontraba Frederik Cook, un médico norteamericano que posteriormente se haría célebre por su reivindicación de haber sido el primero en alcanzar el Polo Norte. La intención de Gerlache era comenzar el viaje explorando la zona de la península antártica para localizar yacimientos de materias primas y llevar a cabo un extenso programa de investigaciones en magnetismo, meteorología, biología y

geología; después rodearían la Antártida para, el año siguiente, localizar el Polo Magnético Austral en el extremo opuesto. Sin embargo, los acontecimientos se encargarían de frustrar la mayor parte de estos planes y convertir lo que pensaban que sería un viaje tranquilo en una odisea que a punto estuvo de terminar con la vida de todos ellos.

A primeros de diciembre, comienzo de la temporada de verano en el hemisferio sur[2],

alcanzaron Tierra del Fuego y, aunque ya iban con retraso, no pudieron resistir la tentación de dedicar un par de semanas al estudio de esa zona. Nada más cruzar a la Antártida se abatió sobre ellos una furiosa tempestad en la que pereció uno de los marineros noruegos, un hecho del que Amundsen siempre se sentiría parcialmente culpable por no haber instruido lo bastante a su compatriota. Las semanas siguientes recorrieron zonas que no habían sido visitadas en más de medio siglo y, con la ayuda del motor auxiliar de carbón, consiguieron llegar a sitios que a los barcos a vela les había resultado imposible alcanzar.

Mientras, en una actitud casi compulsiva, realizaron docenas de desembarcos para recoger muestras geológicas y especímenes biológicos.

Para Amundsen la presencia del Dr. Cook, que ya contaba con una larga experiencia de exploración en el Ártico, fue la mejor oportunidad que podía esperar para conocer de primera mano la forma de actuar en el medio polar. Así, se convertiría en su sombra, y su diario se llenó de anotaciones sobre la técnica que utiliza: «El Doctor va delante y yo le sigo… es interesante ver la forma pausada y sensata en que este hombre se maneja». Todo lo que le chocaba lo anotaba cuidadosamente: «El Doctor usa ropas esquimales de piel de foca que resultan muy prácticas… son ligeras y secan fácilmente… lleva las cerillas en una caja estanca… Aquí caminar solo es una completa locura, siempre deben ir dos encordados»

(Huntford, 1999: 58). También fue su primera experiencia tirando de un trineo y, a diferencia de Scott, que llegó a considerarlo como la sublimación del esfuerzo personal en beneficio de un noble objetivo, para Amundsen no fue más que una tarea ingrata, inútil y absurda, no siendo capaz de encontrar nada épico en ese esfuerzo extenuante.

A mediados de febrero cruzaron el Círculo Polar y, aunque el verano antártico estaba terminando y los hielos eran cada vez más frecuentes,

siguieron avanzando. Hubiera sido el momento de retroceder pero la presencia de gran número de aves hacía creer a Gerlache que estaban cerca de nuevas y desconocidas tierras. Obsesionado por la posibilidad de convertirse en su descubridor, ordenó adentrarse cada vez más hacia el Sur, pese al malestar y la preocupación de científicos y tripulantes que pensaban que estaba buscando deliberadamente que el barco quedase atrapado y así tener que pasar el invierno entre los hielos, como en alguna ocasión ya había manifestado.

Atrapados bajo la larga noche antártica

Los días pasaban y el avance se hacía cada vez más lento hasta que el hielo se cerró por completo. Estaban atrapados y estallaron las recriminaciones. Según Cook: «Todos echan la culpa al comandante por entrar en el hielo al final de la estación… después, se sienten mejor… incluso los más desanimados empiezan a ver cierto encanto en el curioso desafío que tenemos ante nosotros de ser los primeros hombres en pasar la larga noche antártica»

(Cook, 1990: 207). Durante las primeras semanas todo fue bien, los científicos seguían con sus investigaciones mientras Gerlache mantenía a la tripulación parcialmente ocupada en

las actividades habituales en un barco; el resto del tiempo lo pasaban contemplando el mar helado, esquiando, paseando alrededor del navío y hablando: contándose una y otra vez las mismas historias. Pero los hombres no estaban preparados ni física ni psicológicamente para una experiencia tan dura, no tenían bastante ropa de abrigo, los alimentos no eran los adecuados, el motor del barco se tuvo que parar para ahorrar combustible, y el frío y la humedad se hicieron sentir en todos los rincones. A mediados de mayo se convirtieron en los primeros seres humanos que entraban en la continua noche antártica. La oscuridad incrementaba la tensión y la irritabilidad, luego empezaron las arritmias, los problemas circulatorios, los digestivos… pero sobre todo una apatía mortal que se fue extendiendo en todos ellos, hasta que murió uno de los científicos y varios marineros empezaron a acusar graves perturbaciones mentales. Uno incluso saltó por la borda y echó a caminar por el hielo diciendo «me voy a Bruselas».

Tan sólo dos personas parecían mantener la calma en tan adversas circunstancias: Cook y Amundsen. Estaban encerrados como todos los demás, pero había algo dentro de ellos, común a ambos, que les permitía evadirse de la tragedia que los envolvía: su fascinación por la exploración polar. A ella dedicarían semanas y meses, pensando, argumentando, sugiriendo nuevas soluciones para ropa, comida,

trineos, tiendas, sacos de dormir…; discutiendo las técnicas de esquiar, de caminar, de navegar…; desmenuzando la planificación de una expedición, estudiando la mejor estructura organizativa y considerando las características de sus participantes. No se trataba sólo de teorías o de charlas de café, también modificaron los equipos que tenían, diseñaron otros nuevos e incluso los probaron. Y mientras ellos se mantenían activos física y mentalmente, el ánimo de sus compañeros languidecía y el escorbuto hacía acto de presencia.

Pocos esperaban sobrevivir, incluso Gerlache hizo testamento; y posiblemente no hubiera sobrevivido nadie de no ser porque dos hombres, Cook y Amundsen, tomaron el mando moral del barco, obligándoles por una parte a comer carne de foca y de pingüino para luchar contra el escorbuto y, por otra, en especial Cook, poniendo en marcha todo tipo de actividades que les hicieran salir de sus gélidos camarotes y de sus sombríos pensamientos.

Los remedios funcionaron y en poco tiempo la vitalidad volvió a hacer un tímido acto de presencia. La llegada de la primavera estimó aún más la recuperación, ayudada porque en el exterior el mar comenzaba a descongelarse. Desgraciadamente los meses seguían pasando y el bloque de hielo que rodeaba el barco no cedía. Desesperados, incluso hicieron un canal de medio kilómetro de longitud para comunicarlo con el mar abierto, pero todo fue inútil y, cuando creían que tendrían que pasar otro invierno más allí, de repente el hielo se rompió y pudieron navegar libremente de regreso a la civilización. Habían pasado trece meses desde que quedaron atrapados. Trece largos, oscuros e interminables meses.

En el verano de 1899 la expedición del *Bélgica* terminó en el puerto de Amberes donde una multitud les recibió como héroes, compensando los sufrimientos de aquellos meses.

Amundsen no participó de estas celebraciones. Por la indiscreción de alguien se había enterado de que existía una norma secreta por la que, en caso de que le sucediese algo a Gerlache y al primer oficial, el mando pasaría al tercer oficial, saltándose a Amundsen sólo por el hecho de ser noruego. Indignado por aquella discriminación, en cuanto llegaron al primer puerto abandonó el barco. No recibió las aclamaciones, pero se llevó unos conocimientos polares recibidos de la mano de un gran experto y, además, el trato con los científicos le permitió hacerse una idea clara de algunos de los temas científicos más actuales. Uno de ellos, el magnetismo, llamó poderosamente su atención.

Mientras, por esa época, en Gran Bretaña tenía lugar el casual encuentro de Scott con Markham, que condicionó toda su carrera posterior. Sin saberlo, en ese momento los dos entraban en liza.

Scott al frente de la expedición del Discovery *Oficialmente la Expedición Nacional Británica a la Antártida era una empresa conjunta de la Royal Geographical Society y de la Royal Society, sin embargo, si bien es verdad que se materializó gracias al tesón y la energía de Markham, también es cierto que su habilidad para utilizar todos los recursos de la intriga hasta imponer su voluntad hicieron que terminara dando a la expedición su impronta personal y su particular visión de la exploración polar. Así, si ya actuó de forma maquiavélica para poner a Scott al frente de la expedición, en la elección del resto de los oficiales y la tripulación del Discovery se volvieron a seguir las peculiares ideas de Markham, que prefería miembros de la Armada, aunque nunca hubiesen navegado entre hielos, a personal de la marina mercante con experiencia polar. De hecho, las únicas excepciones fueron Shackleton, que venía fuertemente apoyado por el principal patrocinador, y otros dos oficiales, quienes, aunque acababan de participar en una expedición privada al Ártico, también tuvieron que ir firmemente recomendados por otro de los grandes patrocinadores para ser admitidos.*

En total, la expedición del Discovery la compondrían cuarenta y siete personas, de las que únicamente dos tenían experiencia ártica y tan sólo una antártica; para el resto sería la primera vez que participarían en una expedición polar, e incluso para algunos la primera vez que pisarían la nieve.

Entretanto, la construcción del barco progresaba con dificultades. En plena época de barcos de vapor, y aunque disponía de motores auxiliares de carbón, fue diseñado para navegar a vela; hubo que modificar la distribución de sus palos para permitir la medición del campo magnético terrestre; y, aunque ya todos los barcos se construían con el casco de acero, éste volvió a construirse con madera para que pudiese flexionar ante la presión de los hielos. El problema fue que estos requerimientos se cobraron su contribución en las características de navegación con que finalmente salió de los astilleros y, pese a la astronómica cifra que costó su construcción –más de la mitad del presupuesto de toda la expedición–, el *Discovery* resultó ser un barco poco «marinero». Las máquinas consumían mucho carbón, las velas no proporcionaban suficiente velocidad, se balanceaba demasiado y, para su desesperación, pronto descubrirían que tenía una vía de agua, que nunca se pudo localizar y reparar, lo

que obligó a utilizar sin cesar las bombas de achique. Por si esto fuera

poco, los problemas que fueron surgiendo durante la construcción del *Discovery* absorbieron no sólo dinero sino una gran parte de la dedicación de los organizadores, que hubiera podido destinarse a otros aspectos de la expedición.

Además, según se aceleraban los preparativos del viaje, las discusiones entre la Royal Geographical Society y la Royal Society también subían de tono, al defender cada una de las sociedades posiciones muy diferentes en relación a los objetivos de la expedición. Éstas podrían resumirse en: exploración *versus* ciencia; la primera defendida por Markham y la segunda por la Royal Society que opinaba que la expedición era la gran oportunidad para desentrañar los misterios geológicos, biológicos y meteorológicos que encerraban aquellas regiones. Y todavía quedaba por decidir la forma en que la propia expedición iba a operar, donde también ambas sociedades mantenían posturas antagónicas. Así, mientras que Markham proponía seguir los mismos patrones que durante siglos había seguido la Royal Navy en el Ártico y pasar el invierno dentro del buque, la Royal Society y el propio Almirantazgo mantenían que era una pérdida de tiempo y dinero mantener inmovilizado en el hielo a un barco con inmejorables equipamientos para realizar investigaciones oceanográficas. Finalmente, Markham consiguió que se diese a Scott la libertad para, sobre el terreno, tomar la decisión, aunque ya todos sabían cuál iba a ser. Markham había vuelto a salirse con la suya y el jefe del equipo científico, J. W. Gregory, un profesor de la Universidad de Melbourne con amplia experiencia, presentó su dimisión. A partir de ese momento, toda la expedición estaba bajo un único mando: el de Scott.

En la comunidad científica también se intensificaron las críticas al proyecto por no haber puesto al frente de ella a un científico, como habían hecho otras expediciones en Europa, sino a un militar sin la más mínima formación científica y, por si fuera poco, sin experiencia polar. Sin embargo, si bien eran ciertas esas aseveraciones, pronto se vio que el espíritu curioso y observador de Scott le aproximó a la ciencia y a los científicos con un auténtico afán de aprender, mientras su mente incisiva planteaba dudas e interrogantes que contribuirían a fundamentar y mejorar sus trabajos. Para sorpresa de muchos, el militar se revelaría como un apasionado defensor de la ciencia y un buen coordinador del equipo de científicos que estaban bajo su mando.

Una despedida imperial

Por fin todo estuvo listo para zarpar, minuciosamente preparado por Markham. La partida coincidió con la espectacular regata que todos los años se celebra en Cowes los primeros días de agosto y su momento álgido fue cuando el rey Eduardo VII y la reina Alejandra se acercaron a visitar el *Discovery*. La puesta en escena no podía ser más impresionante: primero la despedida con el barco cubierto de banderas, la tripulación de uniforme, los muelles repletos de curiosos, amigos, familiares y autoridades, especialmente navales; luego el lento descenso del Támesis acompañado por el penetrante ulular de saludo de las

sirenas de todos los barcos que cubrían sus muelles; por último, entre centenares de barcos engalanados y velas de todos los colores, los reyes subieron a bordo. Un pequeño incidente protagonizado por el perro pequinés de la reina, que se cayó por la cubierta, se resolvió felizmente con la rápida intervención de uno de los marineros que se lanzó al agua.

Durante el acto, Eduardo VII destacaría: «Estáis comenzando una misión de paz cuyo objetivo es aumentar el conocimiento. Los resultados de vuestra labor serán valiosos no sólo para vuestro país sino para el conjunto del mundo civilizado» (Baughman, 2008: 59). Todo parecía haber sido recreado siguiendo los sueños más épicos de Markham, quien, viendo zarpar «su» expedición, no pudo reprimir unas orgullosas declaraciones en las que aseguraba: «Verdaderamente son la vanguardia de los caballeros ingleses. Nunca un equipo mejor de hombres ha dejado estas costas, ni nunca han sido guiados por mejor capitán»

(Huxley, 1990: 39).

Es fácil adivinar los sentimientos de orgullo de aquellos hombres, tanto de los oficiales y científicos como del resto de la tripulación. Habían sido seleccionados, entre otros muchos candidatos, para formar parte de una misión en la que estarían representando a su país, lo que aumentaba el sentimiento de deber y de honor tan en boga en la sociedad de su época; además, se dirigían a la Antártida, un lugar lejano y misterioso donde muy pocas personas habían estado antes[3]. Posiblemente podríamos acercarnos un poco más a sus sentimientos si hiciéramos una similitud –que en muchos aspectos es real– entre estas expediciones y las misiones a la Estación Espacial Internacional, la Luna o, en un futuro, a Marte.

Cada uno a su nivel y en su estrato social sabía que iba a hacer algo único que le iba a permitir sobresalir entre sus familiares, vecinos y compañeros y gozar de reconocimiento social durante el resto de su vida. Una sensación, sin lugar a dudas, muy gratificante.

Además, tanto para los integrantes de la Royal Navy como para los científicos, y para cualquiera de los participantes, la expedición iba a significar un aval para futuros ascensos, un atajo en su carrera académica o una garantía para cualquier posible empleo. Junto a todo ello estaba el tema económico, dado que los integrantes de la expedición iban a recibir una remuneración muy superior a la que percibían habitualmente. Scott, por ejemplo, firmó un contrato por quinientas libras anuales, una cantidad que casi triplicaba su paga como teniente de la Royal Navy. Otros oficiales recibirían cuatrocientas cincuenta libras y el médico cuatrocientas libras; por debajo de ellos, los sueldos, siguiendo los patrones de la época, disminuían de forma vertiginosa a lo largo de la escala laboral, no superando las treinta libras anuales los marineros, en cualquier caso una cifra considerable para su categoría. Sin embargo, como el ser humano se acostumbra a todo en la vida, pronto aquellos hombres olvidaron los momentos de gloria y se encontraron inmersos en las vicisitudes de un viaje de 25 000 kilómetros en el que acabarían afrontando unos peligros que nunca hubieran podido imaginar.

Después de reaprovisionarse en Nueva Zelanda, el 23 de diciembre de 1901 el *Discovery* puso definitivamente rumbo hacia el Sur y tras dos semanas de navegación, coincidiendo con el cruce del Círculo Polar, se toparon con el tan esperado y temido mar de hielos. Esta densa masa de hielos tiene su origen en la gigantesca superficie helada, de unos dos metros de espesor, que se forma alrededor de la Antártida durante el invierno cuando el agua del mar se congela. Al llegar la primavera, esta inmensa superficie de hielo se fragmenta en una multitud de trozos de distintos tamaños, a los que se unen restos más voluminosos de los icebergs que se han ido desprendiendo de las plataformas de hielo y glaciares de la Antártida. En definitiva, un amasijo de pedazos de hielo duros como rocas que los vientos, y sobre todo las corrientes, desplazan a desigual velocidad, formando una barrera, aparentemente infranqueable, alrededor de la Antártida. Este cinturón de hielos mantuvo alejados de sus costas a los mejores navegantes, incluido el célebre capitán Cook, hasta que otro de los grandes marinos británicos, James Ross, consiguió atravesarlo a mediados del siglo XIX, aunando su amplia experiencia en navegación polar con unos barcos especialmente reforzados. Durante casi medio siglo nadie se atrevió a repetir su proeza y, cuando el *Discovery* llegó a ese punto, tan sólo dos barcos lo habían vuelto a atravesar.

Con más facilidad de la que se esperaban, lograron avanzar en menos de una semana lo que a otros barcos les había costado más de un mes y afrontaron la última parte de su viaje hacia la Barrera, nombre que reciben los grandes acantilados verticales de entre 30 y 70

metros de altura que se extienden de forma ininterrumpida a lo largo de casi 1000

kilómetros y bloquean cualquier posibilidad de seguir en barco hacia el Sur. Después de unas semanas de navegación en las que tuvieron la fortuna de descubrir nuevas tierras, Scott anunció por primera vez sus planes para ese invierno. Hasta ese momento ni su círculo más íntimo de colaboradores tuvo noticias de ellos, una actitud típica de Scott, pues mantendría siempre una reserva absoluta en relación a sus planes hasta el último momento.

En la zona de McMurdo, la parte más occidental de la Barrera, consiguieron localizar un emplazamiento idóneo para invernar el barco y desde el cual poder acceder a la superficie de la Barrera; un territorio, en aquellos momentos, completamente desconocido. Enseguida construyeron un pequeño edificio de unos diez metros cuadrados sobre un promontorio al que bautizaron como Punta Hut. Aunque ellos no lo utilizarían más que como almacén, aquella construcción, a la que se referían afectuosamente como «la cabaña», estaría llamada a jugar un papel destacado en las posteriores expediciones de los británicos.

A partir de ese momento comenzarían también sus primeras salidas de exploración, donde su desconocimiento del medio polar les llevó a una tragedia en la que murió un marinero; aunque, dadas las circunstancias en las que se desarrollaron los hechos, bien podrían haberse perdido muchas más vidas. Era evidente que se encontraban en un medio hostil, al que no estaban acostumbrados y que no iba a perdonar la menor equivocación. Uno de los científicos, la única persona con experiencia antártica, no pudo por menos que criticar el esfuerzo que se había hecho para diseñar y construir un magnífico barco y dotarlo de todas

las comodidades y adelantos tecnológicos, entre ellos un molino eólico para suministrar electricidad durante el invierno, mientras que en contraposición no se había pensado en entrenar a los expedicionarios para que supieran desenvolverse durante sus desplazamientos en tierra. Todas las salidas que realizaron en aquel primer otoño fueron un fracaso ya que los hombres no sabían cómo montar una tienda durante una ventisca, ni siquiera cómo asegurarla una vez levantada;

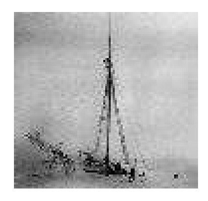
no sabían manejar los hornillos ni ponerse correctamente la indumentaria especial para viajar; no sabían conducir un trineo de perros y, por supuesto, no sabían esquiar.

En comparación con el triste precedente de la expedición del *Bélgica*, los miembros del *Discovery*, posiblemente por la propia y rígida estructura jerárquica de la Royal Navy, pasaron el invierno en relativa calma sin tensiones extremas o estados depresivos patológicos y, con la llegada de la primavera, Scott dio a conocer los planes para los viajes que se iban a realizar en los próximos meses. Aunque los objetivos de la expedición eran científicos, Scott decidió hacer el primer asalto de la historia al Polo Sur. Este viaje, que sería el principal objetivo del siguiente verano, con toda la logística de grupos de apoyo, iba a absorber una enorme cantidad de tiempo y recursos que podrían haber sido mucho más útiles, desde un punto de vista científico, explorando otras zonas. Sin embargo, el mito del Polo, como el canto de las sirenas de la *Odisea*, se había dejado oír en algún lugar del alma de Scott y a partir de ese momento se convertiría en una obsesión que le costaría la vida.

Amundsen realiza su sueño: la expedición del Gjoa *La expedición del Bélgica había sido una muy dura experiencia para sus integrantes, aunque en el caso de Amundsen también fue una magnífica escuela. Pese a todos los peligros, sufrimientos y sinsabores que allí experimentó, tenía muy claro que aquel viaje no era más que un entrenamiento para poder perfeccionar su técnica como explorador polar y poder enfrentarse, con mayores garantías de éxito, a tan peligrosos entornos. Además, si bien la organización de la expedición del Bélgica había dejado mucho que desear, la componente científica que Gerlache había sabido introducir, dándole un protagonismo superior a expediciones anteriores e incluso posteriores, resultó una interesante novedad para Amundsen. Así, al igual que de Nansen aprendió cómo debían desarrollarse las modernas expediciones de exploración polar, con Gerlache comprendió que la sociedad había cambiado y que ahora demandaba que la componente científica acompañase a la propia exploración. Por otra parte, durante las interminables horas de inactividad invernal del Bélgica, Amundsen había presenciado las largas conversaciones de los científicos sobre los problemas de mayor actualidad científica, de los que uno llamó especialmente su atención: el magnetismo terrestre.*

Desde siempre el magnetismo había estado ligado al arte de la navegación, pero, como Amundsen pudo escuchar, en las últimas décadas su interés se había multiplicado y la comunidad científica mantenía un apasionado debate sobre si el Polo Magnético mantenía una posición fija o migraba con el tiempo. A primera vista ese tema

parecía no guardar demasiada relación con los intereses polares de Amundsen, y mucho menos con su decisión



de abrir el paso del Noroeste, pero el hecho de que en 1831 James Ross alcanzase el Polo Norte Boreal durante una de las numerosas expediciones británicas que precisamente habían tratado de abrir el paso del Noroeste unió en la mente de Amundsen la posibilidad de llevar a cabo ambos objetivos al mismo tiempo. Además, confería interés y respetabilidad científica a su sueño de ser la primera persona en recorrer tan mítico paso.

Después de una larga estancia en Alemania, donde aprendió sobre magnetismo de los mejores especialistas de la época, Amundsen volvió a su país para dar lo que él consideraba que podría ser el primer paso, o quizá el último, en la preparación de su expedición: entrevistarse con su ídolo de juventud y el referente mundial en exploración polar, Fridtjof Nansen. Además, era tal el prestigio y la autoridad moral que tenía en su país, que Amundsen era consciente de que necesitaba contar con su aprobación si quería conseguir patrocinadores para su expedición. La reunión no pudo ser más satisfactoria, Nansen se mostró realmente interesado por la idea de volver a localizar el Polo Magnético y le animó a seguir adelante prometiéndole toda la ayuda que estuviera en su mano. En ese momento, como alguna vez comentaría el propio Amundsen, su soñada expedición se tornó real (Huntford, 1999: 72).

El Gjoa *, pequeño barco con el que Amundsen descubrió el paso del Noroeste, literalmente enterrado por la nieve durante el invierno La expedición del Gjoa*

En el invierno de 1900, mientras Scott estaba enfrascado en la construcción del *Discovery* para su expedición a la Antártida, Amundsen ultimaba la compra de su propio barco, el *Gjoa*, para su expedición al Ártico, empleando gran parte de su patrimonio personal. Era un barco a vela, pequeño, casi diminuto en comparación con el *Discovery*, al que el noruego incorporó la tecnología más avanzada del momento: el motor de gasolina, que permitía una mayor rapidez en

las maniobras, puesto que no tenía que esperar a que la caldera consiguiera la presión de vapor necesaria. En cualquier caso, los motores de gasolina estaban en fase casi experimental y, a diferencia de los de carbón, corrían el riesgo de que explotase el combustible. Pese a todas las críticas, que fueron muchas, el *Gjoa* se convirtió en uno de los primeros barcos con motor de gasolina de la época. Después vendría la selección de la tripulación. Amundsen quería un equipo reducido –en total serían siete personas–

porque sabía que eso haría que los hombres se sintieran importantes; poco a poco fue configurando su tripulación en la que se encontraba Lindström, el cocinero que después le acompañaría a la Antártida, todo un maestro en convertir cualquier tipo de alimento en un plato sabroso y exquisito, algo cuya importancia Amundsen no desdeñaba después de su

experiencia en el *Bélgica*. De forma ostensible, como en todas sus expediciones posteriores, faltaría un médico.

En noviembre de 1901, cuando Scott, a bordo del *Discovery*, estaba en Nueva Zelanda preparándose para su bautismo de hielo, Amundsen presentó su proyecto de expedición a la Sociedad Geográfica Noruega. No ocultó el objetivo de exploración de su viaje, la búsqueda del paso del Noroeste, pero también puso de manifiesto que la prioridad del viaje era científica: la localización precisa del Polo Norte Boreal, y su intención de aprender de las tribus esquimales sus técnicas de transporte y supervivencia en condiciones extremas. Una concepción muy avanzada para la época desde el punto de vista etnográfico y que, si bien era discretamente compartida por sus compatriotas, era del todo opuesta a la de los exploradores ingleses, que consideraban que nada podían aprender de un pueblo que todavía se encontraba en la Edad de Piedra.

Aunque el coste de la expedición era ridículo en comparación con la de Scott u otras expediciones de la época, a Amundsen no le fue posible reunir los fondos suficientes y, con el *Gjoa* aprovisionado y listo para zarpar en el puerto de Oslo[4], los acreedores, cada vez más impacientes ante las facturas impagadas, comenzaron a hablar de incautar el barco.

Desesperado, Amundsen tomó la decisión de convocar a sus hombres, explicarles la situación y plantearles dejar el país subrepticiamente. Todos estuvieron de acuerdo y el 16

de junio de 1903, aprovechando la negrura de la noche y bajo una

espesa cortina de agua,

«siete conspiradores se dirigen al muelle donde el *Gjoa* se encuentra amarrado», escribiría Amundsen. Pocas horas después, «cuando llegó el amanecer sobre nuestros malhumorados y agresivos acreedores, estábamos a salvo en mar abierto» (Bomann-Larsen, 2006: 34).

Scott, el primero en dirigirse al Sur

En nuestros días es difícil hacernos una idea del desafío al que hizo frente Scott cuando decidió ponerse a caminar en dirección Sur. Pese a ser quienes más cerca del Polo5 habían pasado el invierno, todavía se encontraban a más de 1300 kilómetros en línea recta por un territorio completamente desconocido, donde no podían saber si todo iba a ser como la superficie plana y helada de la Barrera6 o se iban a encontrar con montañas y cordilleras inexpugnables que les cerrasen el paso; o incluso con un mar, dado que se habían descubierto tan pocos kilómetros de costa antártica y los científicos todavía dudaban si la Antártida estaría formada por varias islas, lógicamente separadas por mares, o sería una única gran masa de tierra con el Polo en el centro, como luego se demostró. Además, a diferencia de una marcha por la costa en la que hubiera sido posible alimentarse cazando focas y pingüinos, en cuanto se internasen en la Barrera no volverían a encontrar ningún animal, lo que les obligaba a llevar con ellos todas las provisiones necesarias.

Ante la imposibilidad de que un hombre transportase todos los alimentos que iba a ingerir en tres meses, Scott organizó la expedición en un grupo de asalto, formado por Shackleton,

Wilson y él mismo, y un grupo de apoyo de doce hombres que les acompañarían lo más lejos posible, dejando cada cierta distancia depósitos de víveres y combustible, para que pudiesen ser utilizados durante el regreso. En cuanto al método de transporte, siguiendo las recomendaciones de Nansen, habían llevado consigo dos docenas de perros que ya habían demostrado a Scott su utilidad para tirar de pesadas cargas, aunque manejarlos estaba resultando una tarea mucho más difícil y exasperante de lo que habían podido imaginar.

Éstos serían utilizados por el grupo de asalto mientras que el grupo de apoyo, siguiendo la mejor tradición polar de la Armada británica, tiraría aquél mismo de sus trineos.

Hacia lo desconocido

El 2 de noviembre de 1902 se pusieron en marcha. La partida no pudo

ser más espectacular: sobre los trineos, agitadas por el viento, su insignia nacional, los estandartes de los oficiales y diversas banderolas llenas de color, a lo que se unía la algarabía de los ladridos de los perros y los vítores de sus compañeros. Pronto se hizo evidente la indudable ventaja de la mayor velocidad que podían imprimir los perros, algo fundamental en cualquier expedición polar, dado que un transporte lento implica utilizar más días para recorrer la misma distancia y, por lo tanto, tener que llevar más comida, es decir más peso, lo que a su vez dificulta el avance. Dos semanas después cruzaron el paralelo 79o S convirtiéndose en los hombres que más se habían aproximado al Polo Sur. Los perros seguían empujando con fuerza y, para no retrasarse más, Scott ordenó regresar a la partida de apoyo, quedándose sólo ellos tres: Scott, Shackleton y Wilson.

A partir de ese momento todo comenzó a irles mal. La temperatura subió fundiendo la nieve y dificultando el avance; además, los perros empezaron a manifestar signos de agotamiento, que atribuyeron a que el alimento que les daban estaba en mal estado. Sin fuerzas para tirar del trineo con todo el material, se vieron obligados a dividir la carga en dos, avanzaron con una parte y, después, retrocedieron para recoger el resto, lo que multiplicó por tres la distancia recorrida para avanzar lo mismo. El progreso era tan lento que pronto sus sueños de un viaje triunfal hasta el Polo se fueron disipando, pero siguieron hacia delante y, a finales de noviembre, cruzaron el paralelo 80o S. Cada día las marchas eran más agotadoras, el simple hecho de jalear a los perros con grandes gritos para forzarles a tirar de los trineos se convirtió en un martirio y pronto murió el primero de los perros.

Para su sorpresa y repugnancia, los otros perros devoraron inmediatamente el cuerpo del animal y pareció proporcionarles algo de nueva energía, por lo que decidieron sacrificar a los más débiles para alimentar al resto. Wilson se encargaría de esa labor que Scott consideró «una cobardía moral» de la que se avergonzaba «de corazón» (Scott, 2009: 437).

Con el fin de prolongar sus víveres, disminuyeron sus raciones cada vez más hasta que el hambre se hizo insoportable. Y así siguieron avanzando y avanzando en agotadoras jornadas, mientras punzantes ráfagas de viento les golpeaban los rostros. Pese a llevar gafas, el reflejo de la luz del sol les cegaba. Todo era un esfuerzo extenuante: el ayudar a empujar los trineos, el gritar continuamente a los perros... y cada día aumentaban el cansancio, el hambre y la tensión; todo contribuía a que su estado emocional se resintiera y las relaciones entre ellos, especialmente entre Scott y Shackleton, se deteriorasen cada vez más, en parte por culpa del propio Scott. La situación llegó a

ser tan tensa que Wilson tuvo que hablarle claro a Scott sobre su injusto comportamiento. Durante un tiempo la relación mejoró, aunque posiblemente en aquel momento se fraguó un primer distanciamiento que el paso del tiempo no hizo más que agrandar.

Como si no tuvieran suficientes problemas, unos días después Wilson detectó en Scott y Shackleton los primeros signos del escorbuto y se lo comentó a Scott, pero como por el momento no parecían ser alarmantes, éste decidió continuar. El día de Navidad tuvieron ración extra de comida y, con el cacao de la cena, Shackleton añadió tres pequeños trozos de pastel: «Pesaban sólo ciento setenta gramos y previamente los había ablandado en mis calcetines (los limpios) dentro del saco de dormir... su aparición constituyó una magnífica sorpresa para todos» (Mill, 2009: 77). Todavía continuarían en dirección Sur unos pocos días. El espectáculo que les rodeaba era tan impresionante que, como embriagados, no pudieron dejar de seguir avanzando: montañas de 3000 metros y algunos picos, que calculan en casi 4000 metros, se exhibían por primera vez a la vista de los hombres. El último día del año alcanzarían 82o17' S, su posición más avanzada; se encontraban 400

kilómetros más al sur de lo que cualquier hombre jamás hubiera llegado. Un logro significativo pero un resultado muy pobre si se compara con las expectativas con que habían partido, ya que todavía se encontraban a 800 kilómetros de su objetivo y por delante de ellos se alzaba una sucesión de cadenas montañosas cubiertas de hielo que parecían infranqueables y bloqueaban la ruta hacia el Polo Sur.

Inician el regreso

Comenzaron el nuevo año empujando el trineo en dirección Norte. Ya sólo les quedaban once famélicos perros tan agotados que hasta comer les suponía un esfuerzo ímprobo. El aspecto de ellos tres tampoco era el mejor: llevaban dos meses con la misma ropa, tenían la cara abrasada por el sol y ajada por el viento gélido y sus labios habían sufrido, más que ninguna otra parte, el rigor de los elementos. Afortunadamente, el fuerte viento del Sur, que hasta ahora habían tenido que arrostrar, ahora empujaba en su dirección y les permitía levantar una vela en el trineo que aumentó su velocidad. Los días iban pasando y los perros se iban muriendo de extenuación. Agotados por el esfuerzo de tener que tirar ellos del trineo, llegaron a los depósitos de provisiones que habían instalado, siempre al límite de sus fuerzas; allí la comida volvió a reanimarles y pudieron seguir su marcha. Desgraciadamente el estado de salud de Shackleton seguía empeorando hasta el punto de que ya no podía tirar del trineo,

limitándose a acompañarles sin poder echarles una mano. Por fin, el 3 de febrero de 1903 alcanzarían el barco que les esperaba engalanado con todo tipo de banderas y con la tripulación vitoreándoles desde la cubierta. Así terminaba el viaje más largo que se había realizado hasta ese momento en el continente antártico: noventa y tres días en los que se habían recorrido más de 1000 kilómetros. Un viaje que había demostrado que la superficie helada de la Barrera se extendía por centenares de kilómetros hacia el Sur, pero también que una cadena montañosa se interponía en el camino al Polo, siendo imposible predecir qué podía haber detrás de ella. Dónde se encontraba el Polo y, sobre todo, si la Antártida era un único continente o un grupo de islas seguía siendo un misterio.

Amundsen en busca del Polo Magnético

Habían pasado poco más de cuatro meses desde que Scott regresase de su marcha en busca del corazón de la Antártida, cuando en el extremo opuesto del planeta, durante la noche del 16 de junio de 1903, un pequeño barco, el *Gjoa*, con tan sólo siete personas a bordo, se disponía a tratar de conseguir lo que poderosos buques y tripulaciones que superaban el centenar de hombres no habían conseguido a lo largo de los siglos. Durante un par de meses navegaron rodeando Groenlandia hasta alcanzar un desierto lugar de reunión de la flota ballenera escocesa, donde Amundsen había encargado que les dejaran el combustible y las provisiones que utilizarían a partir de ese momento. Poco después, con las bodegas a rebosar de víveres, más de un centenar de cajas en cubierta y una veintena de bulliciosos perros siempre dispuestos a pelear entre sí, el *Gjoa* comenzaba su aventura alejándose cada vez más de las zonas que habían sido visitadas por algún barco de exploración.

Se encontraban en los límites de lo desconocido y todos eran conscientes del peligro que corrían al navegar por áreas sin cartografiar. Muchas habían sido las expediciones que buscando a Franklin o tratando de encontrar el paso del Noroeste habían llegado hasta allí y, si bien ni unas ni otras habían encontrado a Franklin o descubierto el paso, a todas se les había presentado la misma disyuntiva: dirigirse hacia un laberinto de islas y canales que se abría hacia el Suroeste, o bien seguir directamente hacia el Oeste sobre zonas más abiertas.

También en este punto Amundsen tenía que tomar una decisión que le podía llevar al éxito o le condenaría, junto con sus hombres, al fracaso o incluso a la muerte. La decisión no era sencilla de tomar; en realidad

no había argumentos racionales a favor de una u otra ruta, y este hombre, que como norma de vida trató de no dejar nada al azar, en esta ocasión decidió, puesto que la expedición tenía como objetivo científico alcanzar el Polo Magnético, que fuera la brújula quien marcase si ir hacia el Oeste o hacia el Suroeste. A la mañana siguiente la aguja, después de moverse libremente durante un rato, terminó por orientarse en dirección Suroeste. La suerte para Amundsen y sus hombres estaba echada.

Por aguas inexploradas

Si hasta ahora habían recorrido una zona raramente frecuentada, a partir de ese momento se internarían en una región donde se podían contar con los dedos de la mano las expediciones que se habían acercado; la última de ellas hacía más de un cuarto de siglo.

Durante las siguientes dos semanas todo parecía que se iba a confabular en contra de ellos; la niebla, los vientos huracanados y las tempestades iban a convertir en un calvario la navegación en una zona donde no se habían levantado cartas marinas, donde navegaban sin visibilidad empujados por los vientos entre una maraña de canales e islas, y donde la orografía del fondo marino era, sencillamente, diabólica. Así, pese a ir sondeando sin cesar la profundidad de las aguas, varias veces se encontraron que mientras por babor el fondo se hallaba a gran profundidad, por estribor había rocas que casi rozaban la superficie del agua.

En una ocasión el barco encalló y ya se creían perdidos cuando consiguieron liberarse; en otra se declaró un incendio a bordo que pudo haber terminado con la expedición y, cuando ya parecía que habían logrado superarlo todo, en un pasaje angosto les azotó tal tempestad que llegaron a pensar en embarrancar el barco en una playa y, por lo menos, salvar la vida.

Sin embargo, poco después, como si la naturaleza quisiera recompensar todas estas dificultades, el 9 de septiembre de 1903 encontraron en la isla de King William «la cala más idílica que el corazón de un marino podría anhelar». Estaba «rodeada por todas partes de colinas que nos protegerían eficazmente de las tempestades» (Amundsen, 2008: 32), como escribiría años después. Allí comenzarían la construcción de lo que, en los próximos casi dos años, iba a ser su hogar y su laboratorio científico.

No había transcurrido ni un mes desde que se habían instalado cuando tuvo lugar lo que tanto deseaba Amundsen: el encuentro con los

esquimales7. Para una comunidad tan reducida como la del *Gjoa*, la cercanía de los esquimales representó una forma grata y curiosa de expandir el limitado círculo en el que tenían que convivir durante todo el invierno. Sin embargo, para Amundsen significaba algo más: era la oportunidad que tanto había esperado de aprender de una cultura que con el paso de los siglos se había adaptado a vivir bajo las más adversas condiciones climáticas del planeta. Para él, cuyo objetivo vital era la exploración polar, las costumbres de aquellos hombres y su relación con la naturaleza circundante era la quintaesencia de la forma en que el hombre tenía que comportarse si quería sobrevivir en ese entorno. Para su mente inquisitiva, la forma en que vestían no era una curiosidad étnica, el diseño de sus iglús no era un motivo folclórico, ni la manera en que se movían sobre la nieve y el hielo era algo simplemente original. Amundsen tenía el espíritu del auténtico antropólogo que se sabe acercar con respeto a una cultura diferente y trata de aprender de ellos, no someterlos con los adelantos de una civilización más avanzada. En todo momento Amundsen los vio como sus maestros, supo aprender sus técnicas y asimilar aquellas que consideró superiores a las europeas.

En el caso de la vestimenta, sus ventajas eran evidentes. La ropa de los esquimales era cálida pero ligera, permitía los movimientos y, como el aire circulaba entre las diferentes capas de piel, evitaba que se condensase la transpiración. Por lo tanto no es de extrañar que enseguida tanto él como sus hombres comenzasen a vestir igual que los esquimales, y que, a partir de entonces, Amundsen llevase esa ropa en todas sus expediciones. También había encontrado la mejor escuela para aprender a conocer a sus perros y a conducir un trineo; una técnica de apariencia tosca y trivial, pero que necesitaba de unas facultades psicológicas especiales para adaptarse a la mentalidad de los perros y de un largo proceso de aprendizaje para ser capaz de dirigirlos eficientemente tirando de un trineo cargado en cualquier condición de hielo y nieve. Entre todos ellos, de inmediato destacó la intuición y habilidad natural de uno de sus hombres, Helmer-Hanssen, que a partir de ese momento se convertiría en una pieza clave en todas las expediciones de Amundsen y en especial en la que le llevaría al Polo Sur.

Tras los pasos de James Ross en busca del Polo Magnético

En cuanto el invierno parecía haber pasado, Amundsen decidió comenzar los viajes para establecer los depósitos de provisiones que utilizaría cuando llegase el momento de buscar el Polo Magnético, que, según sus mediciones, tenía que encontrarse a unos 150 kilómetros de distancia. Las primeras salidas, donde tuvieron que

soportar temperaturas de menos de 50 oC bajo cero, fueron un duro aprendizaje que le reafirmó en su convicción de que en esas regiones, si se desea un transporte rápido, eficaz y seguro –algo intrínsecamente necesario a cualquier expedición polar– se tienen que utilizar trineos tirados por perros. Durante varias semanas avanzaron en busca del Polo por un territorio desconocido y peligroso, donde incluso llegaron a tener un encuentro con un oso que terminó con la vida de dos de sus perros; hasta que finalmente alcanzaron el punto donde Ross había situado el Polo Magnético en 1831 y Amundsen pudo comprobar que, como opinaban algunos científicos, éste se había desplazado. Después trató de localizar su nuevo emplazamiento pero, aunque lo intentó denodadamente, un problema con los instrumentos de medida le impidió hacerlo, viéndose obligado a desistir y regresar al *Gjoa* con el fin de prepararse para su segundo invierno. Estuvieron fuera poco menos de dos meses, pero las experiencias que adquirieron en ese breve tiempo fueron tales que algunos de los biógrafos de Amundsen consideran que éste fue un viaje trascendental para toda su vida posterior de explorador.

Con la llegada del invierno comenzó para ellos una nueva etapa de medidas científicas y de aprendizaje de las técnicas de supervivencia de los esquimales, esta vez favorecida porque un importante grupo de familias se instalaron en las inmediaciones de su base, lo que permitió un intercambio todavía más fluido. Y así, durante ese largo invierno, Amundsen decidió llevar a cabo una de las experiencias más peligrosas de su vida: un viaje en pleno corazón del invierno ártico. Después, con la llegada de la primavera, realizaron como el año anterior un viaje de tres meses en el que recorrieron centenares de kilómetros

cartografiando uno de los últimos tramos de costa del continente norteamericano que todavía quedaba por descubrir. Cuando regresaron, Amundsen consideró que había llegado el momento de continuar con su búsqueda del paso del Noroeste y, aprovechando que el verano había despejado de hielo algunos de los estrechos, a mediados de agosto de 1905 el *Gjoa* soltó amarras y volvieron a internarse en lo desconocido.

Scott, atrapado en la Antártida

Cuando Scott regresó de la primera gran marcha de exploración sobre la Barrera se encontró con buenas y malas noticias. Entre las buenas estaba que Markham, preocupado por la suerte de la expedición, había enviado un barco de apoyo, el *Morning*, con provisiones y algo más importante para sus hombres: cartas de las familias y noticias del

mundo exterior; pero entre las malas estaba que las aguas que rodeaban al *Discovery*, pese a ser pleno verano, seguían congeladas y los dos barcos se hallaban separados por más de quince kilómetros de hielo. Era evidente que tendrían que pasar un segundo invierno en la Antártida. Entonces Scott, en una de sus decisiones más controvertidas, alegando motivos de salud, ordenó a Shackleton que regresase a Gran Bretaña con el *Morning*.

No es fácil entender la razón de esta decisión. Si bien era evidente el deterioro de la salud de Shackleton durante el viaje, también lo era que, una vez que alcanzaron el *Discovery*, se recuperó rápidamente, de hecho en dos semanas ya estaba ejerciendo con la vitalidad de siempre sus labores de tercer oficial, mientras que Wilson, un mes después de su llegada, todavía estaba recuperándose. Según el testimonio de otros expedicionarios y de acuerdo con algunos historiadores, posiblemente el motivo fuese que Scott, acostumbrado a basar su autoridad en el rango militar, se sentía incómodo con la fuerte personalidad de Shackleton, que, unida a sus formas campechanas, le había convertido en uno de los oficiales más populares y respetados. Sin embargo, las razones que alegó Scott parecen realmente basadas en una sincera preocupación por su salud. Tal decisión fue, además, compartida por Wilson, de cuya ecuanimidad y amistad con Shackleton no se puede dudar, y quien, como médico, había sido testigo de su derrumbe durante la marcha. Poco después el *Morning*, con un Shackleton dolido por una decisión que no comprendía, puso rumbo Norte para evitar que la llegada del frío pudiera atraparlo también en el hielo. Nuevamente el *Discovery* se quedó solo en la Antártida.

En Gran Bretaña las noticias de que el barco de Scott estaba atrapado en la Antártida no gustaron a los organizadores de la expedición, ni mucho menos al Almirantazgo, pues hicieron revivir en la sociedad la angustia del trágico final de los hombres de Franklin y el temor de que la expedición del *Discovery* siguiera sus pasos. En este contexto de preocupación el retorno de Shackleton no pudo ser más oportuno, ya que autoridades y organizadores pudieron recibir información de primera mano de lo que allí estaba pasando; además, el haber sido uno de los tres integrantes de la marcha al Sur, e incluso su regreso a Gran Bretaña por agotamiento, añadía una nota morbosa a la aventura vivida. Durante un

tiempo le invitaron a los despachos más influyentes, la prensa le acosó y su popularidad no cesó de aumentar. Allá donde iba, Shackleton ponía de manifiesto sus conocimientos, su inteligencia, su actitud despierta, su optimismo y su carácter emprendedor, pero sobre todo su contagiosa pasión por la Antártida y por la exploración. Las

invitaciones a escribir artículos y a reunirse con relevantes personalidades del mundo de la política, la sociedad o los negocios se sucedía y Shackleton entendió que, por fin, había encontrado el camino que le conduciría a una situación económica estable y a la fama, colmando el deseo de hacer algo grande que siempre le había carcomido por dentro. Ahora sabía lo que quería: volver a la Antártida dirigiendo su propia expedición, y a este fin destinó durante los siguientes años todos sus esfuerzos.

Mientras esperaba a que llegase ese momento, trató de aprovechar su popularidad para hacer negocios e incluso para presentarse a las elecciones al Parlamento. Pero ése no era su mundo y acabó perdiendo en las urnas y en los negocios.

Scott pasa su segundo invierno aislado

Con la experiencia adquirida en el invierno anterior, éste discurrió sin mayores complicaciones, tratando de soslayar la monotonía con una incesante actividad de mantenimiento en el barco; con deportes exteriores, siempre que el tiempo lo permitía; con lecturas, pasatiempos y con las celebraciones habituales, mientras los científicos seguían con sus trabajos de investigación. Cuando llegó la primavera, Scott volvió a hacer pública la planificación de los viajes para la temporada. En esta ocasión se reservó continuar la exploración de una gigantesca meseta que sus hombres habían descubierto el año anterior y que se extendía por encima de las montañas del Oeste en la Tierra de Victoria. Puesto que ya no contaba con perros fue necesario recurrir al tradicional método de exploración británico: tirar ellos mismos de su trineo. Si el viaje del año precedente había hecho que Scott desconfiase de los perros, el que iba a emprender en esta nueva temporada iba a convertirle en un entusiasta defensor de que fuesen los hombres quienes tirasen de los trineos, no sólo por la mística del esfuerzo en grupo o por un excesivo sentimentalismo hacia el sufrimiento de los animales, sino por los logros objetivos que consiguió con un grupo de hombres fuertes y bien compenetrados tirando de un trineo. Aunque él no podía saberlo, aquel viaje condicionaría toda su actividad antártica posterior y forjaría su leyenda de explorador polar.

Tampoco fue una marcha sencilla, tuvieron que remontar una escarpada cadena montañosa hasta alcanzar la meseta situada a 3000 metros de altura, y luego avanzar durante semanas por una llanura sin límites y con las dificultades implícitas de tener que tirar de un trineo cargado a esas altitudes. Al igual que el año anterior, tuvieron temperaturas bajísimas, lucharon contra vientos glaciares y sufrieron

la tortura del hambre, pero los resultados no pudieron ser mejores: recorrieron unos 1200 kilómetros en cincuenta y nueve días, lo que, descontando los días en que las tormentas les detuvieron, significaba que habían

establecido una media de, aproximadamente, 25 kilómetros diarios. Puesto que el Polo se encontraba a unos 1500 kilómetros de distancia, aquellos datos hicieron pensar a Scott que podría alcanzarlo y regresar en cuatro meses, un tiempo en principio aceptable.

Sin embargo, cuando Scott regresó de este agotador viaje a la meseta, la llegada al *Discovery* no fue tan triunfal como la del año anterior: el navío parecía un barco fantasma. Toda su tripulación se había trasladado a un improvisado campamento para tratar de abrir un canal a través de los treinta kilómetros de hielo de dos metros de espesor que separaban el barco del mar abierto. Pese a trabajar por turnos las veinticuatro horas del día, no lograban avanzar ni cien metros diarios, una distancia a todas luces insuficiente para liberar el *Discovery*. Ya habían aceptado que tendrían que invernar otro año más, cuando a primeros de enero vieron aparecer, otra vez, al *Morning*, pero en esta ocasión acompañado de otro navío, el *Terra Nova*. Este segundo barco hizo pensar a Scott lo peor y efectivamente así fue.

En Gran Bretaña la preocupación por la situación había ido en aumento. Además, Markham, en su afán por conseguir nuevos fondos para otra operación de aprovisionamiento como la del *Morning* del año anterior, había sembrado todavía más inquietud recordando el desastroso final de la expedición de Franklin y, de repente, fue el propio gobierno quien decidió actuar directamente, dejando a un lado a las dos sociedades científicas. Las órdenes del Almirantazgo eran claras y precisas: traer de regreso a los expedicionarios, incluso si fuera necesario, abandonando el *Discovery*. En un desesperado intento por evitarlo y pese a la aparente inutilidad de sus esfuerzos, las tripulaciones y los dos barcos se emplearon por todos los medios en romper el hielo, pero los días pasaban inexorables sin conseguir resultados y, cuando ya se había dado la orden de abandonar el barco de Scott, un sorprendente cambio en las corrientes hizo que el hielo comenzara a fracturarse delante de sus ojos. En pocos días, a mediados de febrero de 1904, el *Discovery* quedaría libre y pondría rumbo a la civilización.

Amundsen descubre el paso del Noroeste

A mediados del verano de 1905, mientras el *Discovery* regresaba de la

Antártida, el *Gjoa*, después de haber pasado casi dos años inmovilizado y soportado dos duros inviernos, levó anclas para continuar su viaje en pos del paso del Noroeste. Durante días navegaron lentamente a través de unas aguas plagadas de rocas, bajíos, estrechos y angosturas, enfrentándose a bloques de hielo que flotaban a la deriva y a traicioneras corrientes que amenazaban con estrellarles contra los rompientes a la menor distracción. En varias ocasiones, gracias a su motor de gasolina, pudieron ir serpenteando a través de un laberinto de dificultades que les obligaba a estar todos en cubierta, sondeando el fondo y pendientes de todo a su alrededor. Y así, día tras día, siguieron sondeando, probando, avanzando, retrocediendo y buscando el camino que les llevase un poco más al Oeste. Pasaron los días sin que nadie durmiese; la tensión era tal que Amundsen, pese a la apariencia de imperturbabilidad que mantuvo, reconocería que tenía un nudo en el estómago que le

impedía probar bocado. Finalmente llegaron a un punto que fueron capaces de identificar, era el punto más oriental que había sido alcanzado por las expediciones que habían partido del estrecho de Bering, es decir del otro extremo. Lo habían conseguido y la alegría a bordo era indescriptible. El paso del Noroeste, que se había mostrado esquivo a tres siglos de expediciones, se había rendido a su tesón y profesionalidad y, aunque todavía les quedaban semanas de peligrosa navegación, ahora ya sabían que nada podía detenerles.

Poco después ya estaban en las aguas del océano Glaciar Ártico y volvían a navegar en mar abierto camino del estrecho de Bering para entrar en el Pacífico y terminar el paso. Habían transcurrido más de dos años desde su salida y tenían prisa por comunicar al mundo que habían logrado abrir el mítico paso, y a sus familiares y amigos, que estaban vivos. Pero, según avanzaban los hielos se hacían más abundantes hasta que, a primeros de septiembre, les cerraron el camino y se vieron obligados a buscar un lugar seguro en Punta King donde amarrar para pasar un tercer invierno entre los hielos. Una vez asegurado el barco, Amundsen no pudo evitar ponerse de nuevo en marcha, en compañía de un par de esquimales que contrató como guías, para alcanzar el primer puesto de telégrafo y comunicar al mundo su triunfo. Un viaje de 800 kilómetros en el cual tuvieron que atravesar una cordillera con picos de 3000 metros de altura. Toda una aventura dentro de su gran aventura.

Cuando, después de varias semanas, alcanzó su objetivo, preparó un telegrama dirigido a Nansen con una amplia descripción de la expedición para que éste lo reenviase a los periódicos, entre ellos *The Times* de Londres, que habían pagado por la exclusiva. Cuando

terminó de prepararlo resultó que constaba de unas mil palabras cuya retransmisión iba a costar más de setecientos dólares, por lo que decidió enviarlo a cobro revertido. Aquí comenzaron unos problemas que Amundsen no podía ni sospechar. El telegrama, lejos de volar hacia su destinatario, se detuvo en el camino, hasta que se tuviese la certeza de que se había pagado el importe, y se envió un resumen al jefe del servicio telegráfico en Alaska, quien, sin considerar que estaba violando la confidencialidad de la transmisión, lo comunicó a unos periodistas que de inmediato lo distribuyeron al mundo. Cuando dos días después el telegrama llegó finalmente a las manos de Nansen, éste ya tenía noticias de la proeza por la prensa, y la exclusiva, y por supuesto todo el dinero que esperaban recibir de ella, se había esfumado.

Mientras tanto Amundsen no podía conocer las reacciones del mundo a su telegrama, puesto que nada más enviarlo una tormenta de nieve había roto el tendido telegráfico y hasta una semana después no se pudo restablecer el servicio. Cuando éste estuvo de nuevo operativo, una riada de felicitaciones procedentes de todos los lugares del planeta llegó a Amundsen. Había hecho realidad su sueño infantil y había entrado en el reservado club de los grandes exploradores polares.

Entre los telegramas que recibió hubo uno que le llenó de un orgullo especial: hacía seis meses que Noruega había conseguido la independencia de Suecia. Precisamente la violación de su telegrama se convertiría en uno de los primeros asuntos que tuvo que lidiar la incipiente diplomacia noruega con Estados Unidos. Poco después acometió el viaje de regreso al *Gjoa* para contar a sus hombres todo lo que había pasado en el mundo exterior durante su ausencia y, en concreto, la independencia de su país. Pero en el barco las noticias no eran tan buenas; uno de los hombres había caído enfermo y moriría al poco tiempo.

Una vez pasado el invierno, el *Gjoa* volvió a levar anclas para continuar su viaje hacia el Oeste y alcanzar el océano Pacífico. Aunque ya era una zona conocida, la navegación no estuvo exenta de complicaciones y tardaron varios meses en alcanzar el estrecho de Bering; allí les azotó una tempestad con tal intensidad que ni pudieron izar la bandera noruega como orgullosa prueba de que, en ese preciso momento, habían completado el paso del Noroeste. Al día siguiente, el 31 de agosto de 1906, llegaban al puerto de Nome, la primera ciudad que visitaban después de haber dejado Oslo hacía tres años y dos meses. El recibimiento de los habitantes de esta pequeña ciudad, poblada de gentes de mar como ellos, de aventureros de todo tipo y de

bulliciosos buscadores de oro, que ya conocían las noticias de la proeza, no pudo ser más apoteósico. Semanas después vendría el de San Francisco, cuyos habitantes inundaron el muelle para ver al mítico barco que había logrado lo que no pudieron conseguir los grandes imperios marítimos de la historia a lo largo de tres siglos. Sin embargo el *Gjoa* no volvería nunca a su patria, porque Amundsen quedó tan agradecido por el recibimiento dispensado que regaló el barco a la ciudad de San Francisco para que fuera expuesto en el Golden Gate Park8, hasta donde una multitud de entusiastas llevó a hombros al héroe.

Scott decide abandonar la exploración

A diferencia del fabuloso recibimiento que tuvo el *Gjoa*, cuando la expedición de Scott llegó a Gran Bretaña fue recibida con un cierto distanciamiento en los medios oficiales y con alguna suspicacia por parte de la sociedad. Sir Clements Markham había jugado la baza de sembrar la inquietud entre la opinión pública exacerbando sus temores de que ocurriese otra tragedia como la de Franklin, y el gobierno, presionado por el sentir popular y temeroso de que en caso de que esto llegase a suceder se le acusase de pasividad, finalmente se había visto forzado a montar la expedición de rescate y traer de regreso a Scott. Ahora todos miraban con recelo al *Discovery*, que regresó navegando con todos sus hombres en perfectas condiciones físicas y, como señalaron los periódicos, con un aspecto bronceado inmejorable. Si hubiera sido necesario dejar abandonado al barco aprisionado por el hielo o hubieran regresado unos hombres famélicos y extenuados, posiblemente la opinión pública hubiera respirado tranquila y felicitado la efectividad del gobierno y del Almirantazgo, pero el buen estado de los expedicionarios hizo que gobierno y Almirantazgo prefiriesen hacerles una recepción discreta, sin autoridades, ni en el muelle ni

en la cena de honor que las dos sociedades organizadoras les ofrecieron días después.

Incluso la Royal Society, tratando de evitar una publicidad indeseada, llegó a escribir una carta a la Royal Geographical Society sugiriendo que se prohibiese a los hombres del *Discovery* que dieran conferencias o escribiesen artículos para los periódicos.

También Scott estaba muy preocupado por la forma en que se podía juzgar su papel en la expedición, tanto por parte del Almirantazgo –especialmente si le iban a responsabilizar de dejar atrapado su barco en el hielo– como por la comunidad científica, que tanto había

cuestionado su nombramiento como jefe de la expedición. Además, por si eso fuera poco, la prensa de Nueva Zelanda le había atribuido unas críticas al Almirantazgo por haber enviado una expedición de rescate sin ser necesaria, que, si bien reflejaban el sentimiento de humillación que tanto él como sus oficiales y su tripulación habían sufrido, por evidentes razones de disciplina se había cuidado muy mucho de no manifestar en público. En cualquier caso, se temía que todo ello pudiese incidir muy negativamente en el futuro de su carrera militar.

Sin embargo, nada de eso ocurrió y Scott fue ascendido a capitán el mismo día en que el *Discovery* llegaba a puerto. Sin lugar a dudas, la larga mano de Markham, que nada más atracar el barco se había apresurado a elogiar en los más efusivos términos los resultados de la expedición, estuvo detrás del ascenso. «Nunca una expedición polar ha regresado con tal cosecha de resultados científicos» (Preston, 1999: 81), había llegado a decir, aunque evidentemente el anciano presidente de la Royal Geographical Society no era la persona más adecuada para juzgar con objetividad la que él siempre consideró como su propia expedición.

De igual modo, la reserva con que los expedicionarios fueron recibidos por la sociedad se fue diluyendo lentamente según la prensa comenzó a manifestar interés en sus aventuras, lo que obligó a Scott a abandonar su timidez inicial para convertirse en el centro de atención de los periodistas. El Royal Albert Hall abrió sus puertas a los siete mil socios de las dos sociedades científicas para homenajear a Scott y sus hombres. Una vistosa exposición, organizada por Markham a una velocidad sorprendente en una de las más famosas galerías de Londres, donde se mostraban las fotos de la expedición y los dibujos de Wilson, junto a trineos, ropas y equipos utilizados, se convirtió en visita obligada para una sociedad que estaba retomando el gusto por la aventura en tierras lejanas. Y Scott, como todos los grandes exploradores, comenzó a dar conferencias en todos los rincones del país, lo que también le permitía recaudar algo de dinero para poder hacer frente a las deudas de la expedición.

Incluso el rey Eduardo VII quiso escuchar en persona una detallada explicación de la expedición, ocasión que aprovechó para nombrar a Scott comandante de la Royal Victorian Order, en parte como agradecimiento por haber puesto su nombre a la nueva tierra que descubrieron en la Antártida. Entre toda esta desbordante actividad, el nuevo capitán

consiguió encontrar tiempo para preparar un libro sobre la

expedición, *El viaje del Discovery*, que se publicó un año después de su regreso y no pudo ser mejor recibido por el público y por la crítica, que llegó a considerarlo como «una obra magistral» (Preston, 1999: 86).

Sin embargo, pese a verse catapultado a la fama, solicitado y homenajeado en todos los actos sociales como uno de los grandes exploradores polares, Scott no sabía qué quería hacer precisamente con su carrera de explorador. Sus antiguos compañeros del *Discovery* le animaban a que, aprovechando la posición privilegiada en que se encontraba, buscase un mecenas que patrocinara una nueva expedición, pero él no parecía decidido a actuar.

Incluso las palabras que pronunció, cuando en abril de 1906 recibió la medalla de oro de la American Geographical Society, daban claramente a entender que no pensaba volver a la Antártida; de hecho pocos meses después solicitaría su reincorporación al servicio activo en la Armada. Scott parecía haber cerrado para siempre esta página de su vida.

La gira triunfal de Amundsen

La llegada de Amundsen a su país no pudo ser más espectacular. Aunque desde Estados Unidos volvieron a Noruega en un barco correo, el gobierno envió un barco de guerra para recogerlos en alta mar y que pudiesen hacer una entrada triunfal en Oslo, donde una multitud les recibió como a héroes nacionales. Banderas, aclamaciones, música, honores militares… la ciudad entera se entregó como también se había entregado a Nansen cuando retornó de su épico viaje. Para una nación que acababa de ganar su independencia, la hazaña del *Gjoa* permitía que el mundo entero hablase del valor de los noruegos como navegantes y exploradores, y contribuía a forjar entre sus compatriotas un sentimiento nacional de confianza e ilusión en el futuro de su pequeño país. Por otra parte, era evidente que nada podría llenar más de orgullo a un pueblo de pescadores árticos que el que uno de los suyos hubiera sido capaz de lograr abrir el paso del Noroeste, algo que durante siglos habían intentado inútilmente las grandes potencias marítimas. Todo ello convirtió a Amundsen en el héroe agasajado al que todos querían conocer y adular.

Desde un punto de vista personal, esta nueva situación no era muy del agrado de Amundsen. Él no era un hombre que quisiese ascender en la escala social, pues su posición familiar ya era bastante alta; tampoco buscaba la fama y si pretendió ser explorador polar no fue por el hecho de triunfar, sino como aspiración vital, que encontraba la

propia recompensa en sí misma; no necesitaba los elogios de los demás sobre lo que había hecho, tan sólo quería poder seguir afrontando nuevos desafíos: seguir explorando.

Pronto se vio embarcado en una gira de conferencias de más de un año por toda Europa para luego continuar en América. El motivo era doble. Por una parte, como les pasaba a todos los exploradores, los elogios y halagos no suelen ir acompañados de contribuciones económicas, y Amundsen todavía tenía deudas pendientes. Por la otra, Nansen, que además de ser el gran explorador polar de la época se revelaría como un político de primer

orden, supo comprender el valor propagandístico que la proeza del *Gjoa* podía tener para su recién nacido país y, una y otra vez, requirió de los servicios de Amundsen para promocionar internacionalmente la imagen de Noruega. Pero ninguna conferencia le hizo sentirse tan orgulloso como la que pronunció el 11 de febrero de 1907 en Londres en la sede de la Royal Geographical Society, y que contó con la presencia de su mentor Nansen, quien por entonces era el embajador de Noruega en Gran Bretaña.

En nuestros días es difícil poder valorar la importancia del logro de Amundsen e incluso puede resultar incomprensible la forma en que reaccionó la sociedad, pero hay que recordar que durante varios cientos de años el encontrar el paso del Noroeste había sido el objetivo de infinidad de expediciones, se había convertido en la aspiración, en la ambición y, a veces, hasta en la obsesión de naciones y gobernantes, de comerciantes y geógrafos, de aventureros y navegantes. Las expediciones se habían lanzado en su busca y siempre habían vuelto vencidas o no habían logrado regresar. Y todo esto había hecho que los diferentes estamentos de la sociedad se impregnaran de ese sueño colectivo, de esa ambición nacional por ser los primeros en lograrlo. Hacia él se habían lanzado los barcos mejor preparados, con las tecnologías más avanzadas de cada época y al frente de los mejores navegantes. Además, no era sólo un tema de honor nacional, estaban también en juego poderosos intereses comerciales.

La gran hazaña de nuestros tiempos ha sido la llegada del hombre a la Luna, que tan sólo involucró a las dos grandes potencias de la época, Estados Unidos y la Unión Soviética, durante escasamente una decena de años. Por lo tanto es sencillo imaginar cuáles habrían sido nuestros sentimientos si esa aventura espacial hubiera durado trescientos años, durante los cuales, cada cierto tiempo, una u otra nación hubiera lanzado naves espaciales con los mejores especialistas y la tecnología

de vanguardia y que, una y otra vez, hubiesen regresado derrotadas sin alcanzar su objetivo o que las naves y sus tripulaciones se hubiesen perdido para siempre. Es evidente que no es más que una comparación, pero en cierta manera puede permitirnos comprender la respuesta de la sociedad a la noticia de que, por fin, se había abierto el mítico paso del Noroeste, que tantos habían buscado, dejando bastantes muertos en el camino, y con el que muchos habían llenado sus sueños juveniles, como había hecho el propio Amundsen.

Scott cambia de opinión

La vuelta de Scott a la vida naval coincidió con lo que podría haber sido el inicio de un período sosegado en su vida. El ascenso a capitán le aseguraba un sustancial aumento de sueldo y la publicación de su libro *El viaje del Discovery* le había proporcionado, en concepto de derechos de autor, unas mil quinientas libras, una cantidad equivalente a cuatro veces su paga anual como capitán. Durante años había tenido que destinar una parte de sus ingresos

–casi la mitad– al mantenimiento de su madre, lo que le obligó a sufrir una considerable estrechez económica que limitó bastante la actividad social propia de un joven oficial de la

Royal Navy. Ahora, por fin, todo eso parecía que había pasado para siempre. Además, su recientemente adquirido prestigio de explorador polar le había hecho frecuentar los círculos sociales más elevados y conocer personas influyentes en todos los campos, en particular en la Royal Navy; de esos contactos podía esperar nuevas promociones y ascensos en un futuro más o menos próximo, que le garantizasen un porvenir profesional brillante y sobre todo estable, algo con lo que siempre había soñado.

Sin embargo, algo empezó a gestarse lentamente en su interior. De hecho, pocos meses después, cuando un almirante que había conocido en su nuevo mundo de relaciones le sugirió que podría gestionar que le ofreciesen la dirección de uno de los centros de formación de la Royal Navy, Scott le contestó que «su alma estaba completamente unida a la exploración» y que «no habría puesto en la Armada que pudiera interesarle o que tuviese atractivo para él» (Barczewski, 2007: 44). Por aquella época comenzó a tantear a algunos de sus antiguos compañeros del *Discovery* sobre su disposición a unirse a una nueva expedición si se organizase, es decir, si él la organizase. Al cabo de unos meses, en enero de 1907, se dirigió a la Royal Geographical Society para, por el momento de forma confidencial, proponer una nueva expedición a la Antártida con el fin de alcanzar el Polo Sur.

Nunca sabremos las razones del cambio de opinión de Scott. Algunos historiadores creen que el haberse convertido en el centro de atención de la sociedad y saborear las mieles del éxito le hizo pensar que, si volvía y lograba terminar lo que había empezado –conquistar el Polo–, podría lograr fama y reconocimiento para el resto de su vida; algo que, para un hombre ambicioso como él, garantizaba alcanzar la posición social que siempre había deseado. Otros piensan que, al igual que les había sucedido a muchos exploradores polares, y les sigue pasando a los científicos que allí investigan, la belleza de aquellos lugares, su majestuosidad sin límites, la camaradería de la vida sencilla y la adrenalina de actuar en un entorno hostil se habían convertido en un embrujo irresistible que le empujaba, de forma casi incontrolable, a querer volver a la Antártida, pese a todas las dificultades, peligros y sinsabores.

Es evidente que nunca sabremos en qué proporción influyeron unas y otras motivaciones sobre su decisión, pero el caso es que Scott decidió volver a la Antártida, y así, en una carta que envió a la Royal Geographical Society, escribiría: «Quiero ir y sólo necesito fondos…

estoy convencido de que podría hacerlo si consiguiera treinta mil libras» (Crane, 2006: 333).

Pero lo que no podía saber en esos momentos era que, muy pronto, una sucesión de acontecimientos le iban a cortar el paso y le obligarían a abandonar por un tiempo el proyecto y, por supuesto, le impedirían hacerlo público.

El primero fue un lamentable incidente que puso en peligro lo que ya consideraba como su imparable carrera en la Armada. Ocurrió escasamente al mes de haber recibido el mando de un nuevo barco. En unas maniobras nocturnas hubo una mala interpretación de las órdenes

y su barco colisionó con otro, abriéndose una investigación para dirimir responsabilidades.

Durante varios angustiosos meses temió que su brillante futuro naval se esfumase de golpe y, justo en esos momentos de incertidumbre, recibió la sorprendente noticia de que Shackleton no sólo quería volver a la Antártida, al igual que él, sino que ya tenía garantizada la financiación de su propia expedición para alcanzar el Polo Sur. Su futuro como explorador también quedaba pendiente de un hilo.

Poco podía hacer Scott tanto en un caso como en el otro. En el

primero tan sólo esperar a que concluyera la investigación que le responsabilizaría o exoneraría del accidente, y en el segundo, nuevamente, esperar a ver cómo se desarrollaban los acontecimientos en la Antártida: si su antiguo subordinado lograba lo que se proponía o si fracasaba en el intento.

Comenzaba para él una larga, tensa y amarga espera.

2 Las estaciones climáticas de los dos hemisferios están desfasadas medio año.

3 En aquellos momentos el continente antártico, adonde ellos se dirigían, apenas si había sido pisado por una docena de personas.

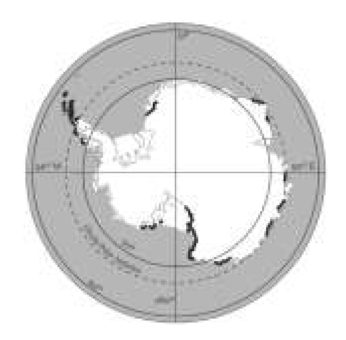
4 En aquellos tiempos la ciudad todavía se llamaba Christiansan, pero se ha preferido mantener la denominación actual.

5 Entre 1899 y 1900 la expedición de Borchgrevink, patrocinada con dinero británico pero compuesta mayoritariamente por noruegos, ya había invernado sobre el continente antártico, aunque 700 kilómetros más al norte (es decir más alejados del Polo Sur).

6 En la actualidad, esa inmensa extensión de hielo recibe el nombre de «Plataforma de hielo de Ross», limitándose el término «Barrera» para los acantilados de hielo que forma al llegar al mar. Sin embargo, puesto que los expedicionarios de esa época denominaban «Barrera» a ambos accidentes geográficos, se ha preferido mantener esa terminología en el libro.

7 Aunque en la actualidad se está popularizando la palabra «inuit», que es el término con que las tribus esquimales del norte de Canadá se refieren a sí mismas, aquí se ha preferido mantener la denominación aceptada por la Real Academia Española.

8 En 1972 el Gjoa volvió a Noruega y en la actualidad se encuentra en el Norsk Maritimt Museum en Oslo.



Contorno del continente antártico. El trazo grueso indica las zonas de la costa que ya habían sido descubiertas cuando tuvo lugar la carrera al Polo Sur

PRIMER ASALTO AL POLO SUR

Shackleton vuelve a la Antártida: la expedición del Nimrod *DESDE EL REGRESO del Discovery las relaciones entre Scott y Shackleton, pese a que trataban de guardar las apariencias, no fueron buenas.*

El uno porque todavía estaba dolido por la forma en que se le había hecho salir de la Antártida, y el otro porque consideraba que mientras él seguía en la Antártida su subordinado le había robado el protagonismo ante la prensa y la sociedad. Por si esto fuera poco, Shackleton no estaba dispuesto a tolerar algunos comentarios de Scott en relación a su agotamiento durante el viaje al Polo, que consideraba una mentira con la que trataba de desprestigiarle. En cierta forma los dos sentían envidia del otro, Scott porque sabía que, pese a su carácter encantador, no tenía la atractiva personalidad de Shackleton, que se ganaba al auditorio y encandilaba a todo el que le escuchaba; y Shackleton porque, mientras que Scott había sido ascendido a capitán nada más regresar y tenía su futuro asegurado, él todavía trataba de encontrar la forma de ganarse la vida y veía que su sueño de llevar a cabo su propia expedición poco a poco se iba esfumando.

En estas circunstancias un floreciente empresario escocés, William Beardmore, primero proporcionó a Shackleton un puesto bien remunerado en su empresa y luego se ofreció a patrocinar su anhelada expedición para alcanzar el Polo Sur. Nunca han estado claros los motivos de esta proposición; si bien oficialmente era una forma de publicitar su compañía, hay historiadores que consideran que lo que en realidad deseaba era alejar a Shackleton de su mujer, con quien se decía que mantenía unas relaciones demasiado amistosas.

Casualidades del destino, el ofrecimiento de Beardmore para patrocinar la expedición de Shackleton tuvo lugar a escasas horas de la colisión del barco de Scott y coincidió con el viaje de Amundsen a Londres para dar ante la Royal Geographical Society su conferencia sobre el paso del Noroeste.

Preparar una expedición de esa envergadura a cualquiera le hubiera supuesto años de trabajo –la del *Discovery* necesitó al menos dos años de preparativos–, pero Shackleton se proponía partir ese mismo

verano, es decir le quedaban siete meses para organizarlo todo.

Inmediatamente, desconociendo que Scott también quería volver a la Antártida, hizo el anuncio público de su expedición, cuyo objetivo era alcanzar el Polo Sur continuando la ruta abierta por Scott. Sin embargo, cuando éste se enteró, su reacción fue explosiva y envió una airada carta a Shackleton en la que le recordaba el derecho que como explorador tenía sobre esa zona, llegando a obligarle a que se comprometiese por escrito a no utilizarla. El conflicto entre ellos dos dividió a la comunidad polar, mayoritariamente a favor de Scott, pero Shackleton ya no tenía tiempo para preocuparse por el apoyo de la Royal Geographical Society; si quería tener lista la expedición para ese verano tenía que trabajar, y mucho.

Con su ímpetu habitual se volcó en los preparativos. Desde las seis de la mañana hasta altas horas de la noche se dedicó a seleccionar a los participantes, buscar un barco –el *Nimrod*– y

reacondicionarlo, adquirir el avituallamiento, los equipos... y sobre todo garantizar el resto de la financiación, lo que se convertiría en la peor de sus pesadillas. Desbordado por miles de temas, iba de una reunión a otra mientras entrevistaba a los cientos de voluntarios que querían formar parte de la expedición. Sus preguntas casi siempre eran cuando menos sorprendentes y parecían no guardar relación ni con su preparación profesional ni con la Antártida. Pero el caso es que, la mayoría de las veces, su elección, que se basaba en su capacidad innata para juzgar a la gente con un simple golpe de vista, era la acertada.

Shackleton también rebosaba de ideas sobre cómo quería que fuese su expedición. La experiencia del *Discovery* atrapado durante dos años en el hielo y a punto de permanecer otro más, o quién sabe cuántos, no le había convencido y como alternativa retomó la solución practicada con éxito ocho años antes por Borchgrevink[9], consistente en que el barco, una vez instalada la base, dejase la Antártida para volver a recogerles el año siguiente. Posteriormente todas las expediciones antárticas seguirían ese mismo esquema, incluida la de Scott. El imaginativo angloirlandés también tomaría una decisión revolucionaria sobre el tipo de transporte a utilizar en el viaje al Polo. En esta materia su desafortunada experiencia con los perros pesó más que la opinión de los expertos y optó por utilizar caballos[10] manchurianos. Éstos, en su opinión, también estaban habituados al frío, podían tirar de una carga considerable y eran, en comparación con los perros, mucho más fáciles de manejar. Sin embargo, aquella elección, que posteriormente seguiría su antiguo jefe y ahora rival, a

Shackleton le impediría alcanzar el Polo y a Scott le llevaría a la muerte.

Finalmente todo estuvo listo para zarpar, pero antes, por expreso deseo del rey, el 4 de agosto se repitió la escena que Shackleton tenía grabada en la cabeza y en el corazón de la despedida de Scott y del *Discovery* hacía seis años; aunque ahora eran él y el *Nimrod* los protagonistas. Al igual que con el *Discovery*, el rey y la reina subieron a bordo y le concedieron, igual que en su día a Scott, la Royal Victorian Order. Shackleton había igualado en todo a su antiguo jefe. Ahora, en la carrera al Polo, no sólo tenía que igualarle, sino también superarle. Y de eso Shackleton estaba seguro.

Hacia la zona prohibida

La aproximación a la Antártida tuvo lugar en los primeros días de enero de 1908 y se desarrolló bajo los efectos de una tremenda tempestad que zarandeó sin piedad al pequeño *Nimrod* y a todos los que iban dentro. Sin embargo, como si la naturaleza hubiera querido compensarles por ese calvario, el mítico cinturón de hielos se abrió y prácticamente lo atravesaron en cuestión de horas, topándose poco después con la Barrera. Obligado por el compromiso que había firmado con Scott se dirigió no hacia la zona occidental donde había invernado el *Discovery*, sino a la zona opuesta, pero aquí la suerte le dio la espalda. Siguió durante centenares de kilómetros los inexpugnables acantilados de hielo de la Barrera hasta el único lugar donde era posible desembarcar; su plan era instalar allí, sobre la superficie de la Barrera, su base de invierno, como posteriormente haría Amundsen, pero cuando llegó se encontró con que acababa de tener lugar un gigantesco desprendimiento de decenas de kilómetros cuadrados de costa que ahora flotaban sobre el mar.

Horrorizado por la idea de que algo parecido pudiera volver a ocurrir, arrastrando a su base y a todos ellos al mar donde desaparecerían para siempre, decidió avanzar todavía más hacia el Este, pero un mar cubierto de peligrosos hielos frustró su intento. Sólo le quedaban dos opciones: volver a su país con las manos vacías o saltarse el pacto con Scott y buscar un sitio donde su base pudiese asentarse sobre roca. El único lugar seguro era la zona donde había comprometido su palabra de no dirigirse: los cuarteles de invierno de la expedición del *Discovery*. Acampar allí le obligaría a dirigirse al Polo por la ruta comenzada por Scott. Shackleton era plenamente consciente de que, en una sociedad que llevaba a gala la fidelidad a la palabra dada, aquella decisión le conduciría al repudio y al deshonor, pero también sabía que no cabía otra solución y hacia allí dirigió al *Nimrod*: hacia la

zona prohibida.

Pocas semanas después, y una vez que su base estaba instalada en las proximidades de la de Scott, el *Nimrod* volvió a la civilización, dejando atrás a Shackleton y a sus hombres. Ante ellos se presentaba el desafío de ser el cuarto grupo de hombres de la historia que iba a hacer frente a la larga noche antártica y pronto se inició la monótona rutina del invierno.

Para un grupo de científicos la actividad consistía en observaciones meteorológicas, de auroras, de estructuras del hielo y de medidas de la electricidad atmosférica, mientras que otros dragaban el fondo del mar, a través de un agujero en el hielo, para obtener colecciones de rocas y de seres marinos, cuyo número y variedad contrastan con la ausencia de vida biológica en superficie. El resto de los integrantes de la expedición se ocuparía del mantenimiento general de la construcción y de cuidar y ejercitar a los caballos, cuyo número, pese a todos los cuidados, fue disminuyendo hasta límites que hicieron peligrar la propia expedición. Así, de los diez caballos iniciales, uno murió durante la travesía; cuatro nada más desembarcar, al comer, ávidos de sal, la arena de la playa, y todavía uno más durante el invierno, al darle por descuido para comer las virutas donde se habían embalado

productos químicos. Los cuatro caballos restantes eran el mínimo para poder garantizar la viabilidad de su expedición. Shackleton estaba casi contra las cuerdas.

Tendrás el Fram *Tras su proeza de abrir el paso del Noroeste, Amundsen pasó meses y meses recorriendo países y recibiendo los elogios del pueblo, el reconocimiento de sus gobernantes y los mayores honores de las sociedades geográficas, pero no se sentía cómodo en ese mundo. Su único anhelo eran los espacios abiertos de las regiones polares, él sólo deseaba llegar donde nadie hubiera llegado, donde todavía quedase un vacío en el mapa. Su pasión por la exploración no se había saciado con haber vivido el primer invierno en la Antártida, en el Bélgica, o con haber descubierto el paso del Noroeste, en el Gjoa. Amundsen quería alcanzar el Polo Norte y para eso necesitaba el Fram, el mítico barco con el que Nansen trató de llegar al Polo Norte; sin lugar a dudas, el mejor barco de la época para navegar por las regiones polares. Pero el Fram era propiedad del gobierno noruego y ni él, con todo su prestigio, creía poder obtenerlo si lo solicitaba. Sabía que el único capaz de conseguirlo era Nansen y, por fin, después de muchos meses de vacilación, se atrevió a pedírselo.*

El plan de Amundsen para alcanzar el Polo Norte era similar al de

Nansen, permitir que el barco quedase atrapado por los hielos –el *Fram* era el único barco especialmente diseñado para soportar la presión de los hielos sin ser aplastado– y, dejándose transportar por el movimiento del casquete polar, aproximarse hasta las cercanías del Polo para, desde allí, en un viaje con trineos de perros, llegar hasta él y regresar al barco. La diferencia con el plan de Nansen era que Amundsen no pensaba entrar en los hielos por el norte de Siberia, como había hecho antes el *Fram*, sino desde una zona diametralmente opuesta: el norte del Pacífico.

Como no podía ser de otra manera, el plan le gustó a Nansen, le pareció audaz y con posibilidades de éxito. En cierto modo se sentía orgulloso de que Amundsen quisiera seguir los mismos pasos que él había recorrido hacía más de una década, pero había un problema: el *Fram*. Amundsen quería el barco por varios años, al menos media docena, y eso para Nansen era mucho tiempo porque también él tenía sus propios planes para el barco; planes que a muy pocos se había atrevido a confiar. Nansen quería el *Fram* para montar su propia expedición, dirigirse hacia la Antártida y alcanzar el Polo Sur.

Nansen sentía una profunda inclinación política en la acepción más humanitaria de la palabra, y tenía un compromiso con su gobierno, con su país y, como luego puso de manifiesto, con los más desprotegidos[11], pero también era un explorador polar –para todo el mundo el mejor de la época– y su corazón, como el de todos los auténticos exploradores, seguía añorando los campos de hielo, la camaradería y la lucha denodada por alcanzar un sueño. Para él, durante los últimos años, ese sueño era llegar al Polo Sur. Lentamente, con el paso del tiempo, y desde la posición privilegiada donde se encontraba, dado que todos los exploradores polares, tanto si iban al Ártico como a la Antártida, acudían a él en busca de consejo, había logrado hacerse una clara idea de la climatología de la Antártida, de cómo era la Gran Barrera de Hielo y de dónde se encontraba el Polo Sur.

Por las descripciones, la Gran Barrera no era más que un gigantesco campo de hielo, fácilmente practicable con esquís y trineos de perros; el Polo Sur parecía encontrarse en una meseta a la que se tendría que acceder ascendiendo montañas, nada diferentes a las que él había atravesado en Groenlandia o a las de su propio país. Durante años había ido fraguando la idea de que el Polo Sur podría ser accesible a una partida de noruegos que utilizasen las técnicas de transporte que él personalmente había perfeccionado. En los últimos años había aconsejado una y otra vez a Scott y luego a Shackleton que utilizasen esquís y trineos tirados por perros, pero ellos, muy diplomáticos,

habían llevado ambas cosas sin llegar a servirse de ellas o sin saber usarlas de forma adecuada.

Ése era el sueño que llevaba años acariciando: ir a la Antártida y, en una larga caminata, evidentemente no exenta de los peligros normales a una marcha de tales dimensiones –la mayor del mundo–, alcanzar el Polo Sur. Pero para eso necesitaba un barco, el *Fram*, el mismo barco que Amundsen quería para su expedición. Uno de los dos tendría que renunciar a sus ambiciones: conquistar el Polo Norte o alcanzar el Polo Sur. Amundsen, ignorando los planes de Nansen, no sólo quería el *Fram*, sino que rogaba a su potencial competidor que ejerciera de intermediario ante el gobierno noruego para conseguirlo.

Finalmente, el veterano explorador comprendió que su vida ya había tomado otros derroteros; que muy probablemente no podría volver a sentir la pasión embriagadora de los hielos y, en un acto de generosidad cuyo dolor es fácil de imaginar, con un timbre especial en su voz, pronunció una promesa que no deja dudas sobre su talla moral: «Tendrás el *Fram*».

En aquel momento quien podía haber sido el más peligroso de los competidores para las ambiciones de Scott y Shackleton de conquistar el Polo Sur se retiró de la carrera. Todo parecía despejado para los británicos, bien para Shackleton o bien para Scott; aunque poco después, una vez más, la vida, como una gigantesca ruleta volvería a hacer saltar la bola de la casilla donde ya parecía que se iba a depositar y un nuevo –y experto– competidor entraría en el juego.

Scott enamorado

Por desgracia, en la vida los problemas nunca vienen solos y eso le pasó a Scott; a las inquietudes por el futuro de su carrera profesional, amenazada por la colisión de su buque y la expedición de Shackleton, pronto se sumaron conflictos personales: conoció a una mujer y se enamoró perdidamente de ella. En principio podría pensarse que el embriagador bienestar de una relación amorosa sería el más dulce de los antídotos con que contrarrestar la ansiedad de la espera mientras llegaban los resultados de la comisión investigadora y de la expedición de Shackleton, pero, de hecho, la propia relación supuso una nueva incertidumbre en el ánimo de Scott, puesto que pocas veces el destino ha querido juntar a dos personas con caracteres tan diferentes. Así, Robert Falcon Scott, un capitán de la Armada, reservado, práctico, austero y encorsetado por los convencionalismos, fue a

enamorarse perdidamente de Kathleen Bruce, una escultora, vivaz,

bohemia y liberal en el más amplio sentido de la palabra. Aunque, en honor a la verdad, hay que decir que ella también se quedó vivamente prendada de él desde el primer momento. Comenzaría entonces para Scott un período de tortura emocional en el que oscilaría entre el romanticismo más idealista y el pragmatismo más racional.

Se conocieron en una fiesta a principios de 1907. Eran tiempos de máxima tribulación en el espíritu del capitán, que acentuaba el contraste con la serena calma de Kathleen, quien acababa de regresar de «vagabundear», como ella misma decía, durante cinco meses por Grecia. Su belleza, acrecentada por un intenso bronceado donde refulgían sus ojos azules, no pasó inadvertida a Scott, que abandonó la reunión inmediatamente después que la dama con la clara intención de alcanzarla y conversar con ella, pero algo se lo impidió. Así lo explicaría después la propia Kathleen: «Cuando vio que yo iba en dirección a la estación de tren cargando una gran maleta, la educación que había recibido por la que 'un caballero inglés no lleva grandes objetos en la calle' le impidió alcanzarme» (Crane, 2006: 345).

Mientras que la vida de Scott había estado reducida a su país y a la Armada, con la excepción de su aventura en la Antártida, Kathleen había recorrido media Europa, había viajado por Italia y Macedonia, contemplado los Balcanes devastados por la guerra y vivido la bohemia de París donde conoció, entre otros, a Rodin, Isadora Duncan y Picasso. Sentía la vida y la devoraba intensamente, sabía que su espléndida belleza y su fuerte personalidad no dejaban a los hombres indiferentes a su paso y «se divertía separando a los casados de sus mujeres» –según escribiría un amigo que la conoció en esa época–: «No disfrutaba del amor a no ser que provocase desgracia y dolor en los otros» (Crane, 2006: 352). Por contraposición, el tímido y retraído Scott, aunque había tenido algunos romances con anterioridad, por educación y por instinto era reticente a manifestar sus emociones. En cualquier caso, en una cosa sí eran completamente iguales: en la pasión con que se entregaban a lo que sentían, ya fuese la escultura, ya fuese la exploración.

Tuvieron que pasar diez meses hasta que volviesen a encontrarse. Kathleen describiría nítidamente aquel encuentro en sus memorias: «Cuando llegué a la fiesta ya había una docena de hombres, artistas, literatos, actores... en un sofá estaba el capitán Scott sentado con una señora de considerable edad. Con el instinto que tengo para evitar lo que me atrae me senté en el extremo opuesto... de repente, sin saber cómo, me encontré charlando tonterías con el famoso explorador... volví a ver sus ojos... me propuso acompañarme a casa. Yo había quedado a cenar con un distinguido académico, pero no lo dudé ni un

instante... caminamos al lado del río, hablando y riendo sin parar e interrumpiéndonos constantemente. Al llegar a mi casa me pidió si podía subir a ver dónde vivía, y subió»

(Crane, 2006: 353).

Personalidades muy distintas

A partir de este momento comenzarían unos meses de angustia y zozobra para Scott. Las cartas de amor más encendido hacia Kathleen se sucedían con otras que eran meros cálculos económicos sobre si sus finanzas les permitirían vivir al nivel social que les correspondía.

Por si fuera poco, y al igual que tenía un competidor para alcanzar el Polo Sur, también aquí tenía a un *Shackleton* en la lid. Para ella tampoco fueron momentos fáciles, pues era muy consciente de sus diferencias.

«Scott no pertenece para nada a nuestro mundo», diría Kathleen a un amigo. Por esa razón, la artista temía la forma en que su entorno de amistades reaccionaría al conocer su relación con el capitán. La situación era similar en el lado de Scott; toda su familia esperaba, ahora más que nunca, que tuviera una «buena boda» y una escultora viajera no parecía que se ajustase a sus expectativas. Como es de suponer, a Scott le preocupaba la opinión de su madre, puesto que poco podía tener en común una señora de educación victoriana y muy religiosa con una joven y extravagante bohemia, evidentemente, descreída.

Sin embargo, le gustase o no su futura nuera, la madre de Scott le animó a seguir su camino, cosa que no hicieron otros familiares que le recriminaron lo que a sus ojos era una completa locura. Kathleen también dudaba de las posibilidades de éxito de su relación y durante todo el noviazgo estuvo sumida en un mar de incertidumbre que la llevaba a alternar la confianza en su futuro común con el mayor de los pesimismos hacia un matrimonio desgraciado. Ella insistiría una y otra vez: «Somos tan tremendamente diferentes... deseo con todo mi corazón que encuentres a alguien más adecuado para ti» (Crane, 2006: 603).

En estas circunstancias personales tan agridulces, Scott continuaba la lenta y secreta preparación de su expedición. Así, mientras estaba en París con el gran explorador polar francés Jean-Baptiste Charcot, se enteró por la prensa de que el barco que había llevado a la expedición de Shackleton a la Antártida ya había regresado después de montar la

base. Para su sorpresa e indignación el angloirlandés había faltado a la palabra dada, e incluso firmada en un documento, instalando sus cuarteles de invierno en la zona de McMurdo que Scott consideraba de su absoluta propiedad. Además, parecía evidente que desde allí comenzaría el asalto del Polo precisamente por la ruta que el propio Scott había abierto. Dado su temperamento y su sentido de la rectitud, aquellas noticias no pudieron desagradarle más; primero se había sentido traicionado y ahora también engañado.

Pero la Antártida estaba muy lejos y, puesto que nada podía hacer por cortar el paso de Shackleton, decidió volver a su actividad habitual y al tema que en aquellos momentos para él era prioritario: Kathleen. Durante meses Scott siguió cortejándola, tratando, con un tesón encomiable, de rebatir las objeciones y miedos de ella, mientras él mismo intentaba controlar los suyos propios. Los dos eran conscientes de que procedían de mundos diferentes e irreconciliables, pero era ese reconocimiento de los problemas que sabían que

tendrían que afrontar lo que les unió cada vez más, hasta que por fin decidieron casarse, comenzando para cada uno de los dos, especialmente para Scott, el difícil trago de comunicárselo a sus familiares y amigos. Luego deberían superar las diferencias abismales en cuanto a la consideración social de la ceremonia de boda que cada uno de los dos tenía.

A Scott su procedencia de clase media le llevaba a una preocupación por las apariencias que rayaba en la obsesión; para Kathleen, que además de pertenecer a la clase alta siempre había tenido un carácter rebelde, los convencionalismos sociales no servían más que para transgredirlos. Sin embargo, pese a todos sus antecedentes de extravagancia en el vestir –

una vez acudió a una importante reunión con un sombrero que ella misma había confeccionado cortando otros dos por la mitad y cosiéndolos precipitadamente–, en esta ocasión accedió a ir a la ceremonia vestida como una novia convencional. Era evidente que su amor a Scott, unido a la seguridad en sí misma, la llevaron a asumir los convencionalismos de él, sin preocuparse de lo que sus amigos pudiesen pensar en cuanto al cambio tan radical que eso representaba para ella.

Finalmente el 2 de septiembre de 1908 contrajeron matrimonio, en un acto al que asistieron ciento cincuenta invitados, entre los que, por parte de Kathleen, se encontraba el escultor Rodin, y por parte de Scott, además de algunos compañeros del *Discovery* –entre ellos su

amigo Wilson–, la mayor parte de los almirantes de la flota británica. Incluso el rey les envió un telegrama de felicitación. Según describieron los periódicos de la época, «una multitud vitoreó a los novios a su salida de la iglesia para dirigirse a pasar una corta luna de miel a Francia en automóvil» (Crane, 2006: 374).

Nada más regresar de Francia, Scott retomó el mando de su buque, lo que le obligaba a largas ausencias de Londres. Semanas en las que ella volvía a las mismas actividades que realizaba antes de casarse. Sin embargo, pronto se hizo patente que, pese a todos los negativos augurios sobre la compatibilidad de sus temperamentos, la boda había sido un completo acierto, porque Kathleen encontró en él «a un hombre en quien poder confiar, respetar y amar desesperada, profunda e intensamente» (Preston, 1999: 100), mientras que Scott había hallado en ella a «la única mujer» a la que le podía «contar todo» y que, además, enseguida le ayudó a controlar sus arrebatos de mal humor.

Y así, mientras los meses pasaban tiñendo de felicidad la vida de ambos y en el extremo opuesto del planeta Shackleton luchaba denodadamente por alcanzar el Polo Sur, los periódicos de Londres se hacían eco de las voces que se elevaban en la sociedad, preguntándose si este cambio de vida de Scott iba a afectar a sus posibles planes de regreso a la Antártida.

Shackleton logra lo inimaginable El invierno pasó sin grandes contratiempos para los hombres de Shackleton y con la llegada de la primavera se prepararon dos grandes viajes: uno hacia el Polo Sur Geográfico, que lógicamente dirigiría Shackleton, y otro hacia el Polo Austral Magnético, que llevarían a cabo los científicos. A finales de octubre de 1908, cuando Scott acababa de terminar su

luna de miel, salía de la base antártica el grupo principal compuesto por Shackleton, Adams, Marshall y Wild, cada uno conduciendo uno de los cuatro caballos que habían sobrevivido, y una partida de apoyo formada por cinco hombres que se ocupaba de otro trineo y que les acompañaría un corto trayecto para instalar un depósito con gran cantidad de provisiones. A partir de ese punto ya todo dependería de ellos mismos y de sus caballos, que se comportaban admirablemente, tirando cada cual de un trineo cargado con unos trescientos kilos, mientras Shackleton y sus hombres se limitaban a marcarles el camino. Durante varias semanas caminaron, siguiendo la ruta de Scott, por aquella superficie aparentemente ilimitada de la Barrera, recorriendo cada día unos 25 kilómetros, una velocidad que Shackleton no pudo dejar de comparar con los escasos ocho kilómetros diarios que, sobre el mismo terreno años atrás, hiciera con su antiguo jefe

de expedición. Estaban más que triplicando el ritmo de aquella vez y era evidente que eso se debía a su elección de caballos como medio de transporte en lugar de perros. Sin embargo, pronto comenzarían los problemas.

Aunque las temperaturas no fueron muy bajas, manteniéndose en torno a los 20 oC bajo cero, para aquellos pobres animales caminar sobre una superficie que, dependiendo de la dureza de la nieve, podía ceder hasta hundir por completo sus patas, era un esfuerzo extenuante; además, su sudor se congelaba al instante formando una costra de hielo sobre su cuerpo que contribuía a agotarles todavía más12. Así, a las tres semanas se vieron en la necesidad de matar de un disparo a uno de los caballos que estaba completamente agotado.

Enseguida lo trocearon para aprovechar su carne y evitar consumir las provisiones que transportaban, y que eran un factor determinante para poder alcanzar el Polo.

Durante días siguieron manteniendo el ritmo de avance, aunque entre medias a Adams tuvieron que sacarle una muela que desde hacía tiempo le producía fuertes dolores y no le dejaba dormir. La operación no fue sencilla dado que, aunque uno de ellos era médico, no habían previsto esta eventualidad y no llevaban material para extracciones y, para colmo de males, la muela se rompió al sacarla, haciendo necesaria una intervención al día siguiente para conseguir extraer todos los trozos.

Con provisiones para tan sólo noventa y un días, casi desde el comienzo el hambre fue un problema. Las raciones eran insuficientes para el esfuerzo que realizaban. Aun así, a mediados de noviembre tuvieron que empezar a racionar todavía más la comida, y pronto empezaron a reflejar sus fantasías culinarias en los diarios; señal inequívoca de que estaban consumiendo más calorías que las ingeridas y en consecuencia comenzaban a quemar las reservas de sus propios organismos.

Al mes de marcha llegaron al punto más al Sur alcanzado por Scott. Se trataba de una gran victoria y Shackleton, recordando que en aquella ocasión lograrlo les había costado el doble de tiempo, no podía estar más optimista. Sin embargo, poco a poco los caballos se iban debilitando y se vieron obligados a matarlos a medida que avanzaban, dejando parte de su carne en depósitos para el viaje de vuelta y llevando otra parte consigo para cocinarla o bien comerla cruda mientras tiraban de los trineos, algo que, si bien puede parecer

repulsivo, representó un considerable aporte energético que, además, les sirvió para protegerles del escorbuto. A comienzos de diciembre, la cordillera de montañas que durante 500 kilómetros habían tenido al Oeste terminó por cruzarse en su camino, cortándoles el paso hacia el Sur. Esto esfumó sus sueños de que la planicie por la que estaban caminando les llevase hasta el Polo y les enfrentó con la cruel realidad de tener que atravesar aquella compacta masa montañosa cubierta de glaciares, pero ¿por dónde?

La decisión no era sencilla y Shackleton, para ganar perspectiva, decidió subir a un pico de unos 1000 metros de altura para, desde allí, tratar de encontrar una ruta entre aquel laberinto de montañas de 4000 metros de altitud que les bloqueaba la ruta. Cuando alcanzó la cumbre descubrió que «un inmenso glaciar» discurría «entre dos cadenas de montañas, casi en dirección norte-sur» (Shackelton, 2000: 198). El camino hacia el Sur estaba abierto y a aquel glaciar, el más grande que se conocía hasta entonces, de casi doscientos kilómetros de longitud, Shackleton le pondría el nombre de Beardmore, en honor de su patrocinador principal; aunque algunas voces maliciosas han insinuado que también podría ser el nombre de su esposa.

Nada más comenzar a ascender el glaciar, el último de los caballos desapareció en una profunda grieta, condenándolos a tirar por ellos mismos de dos trineos cargados hasta los topes. A partir de ese momento las marchas fueron agotadoras, a la dificultad y pendiente del terreno se unió que encontraban zonas completamente cubiertas de un hielo tan resbaladizo que tenían que subir primero ellos con crampones y luego tirar de los trineos con una cuerda. El ritmo de avance era desigual, en función de los obstáculos que tenían que salvar; había días en los que apenas avanzaban cinco kilómetros y otros en los que sobrepasaban los veinte. El esfuerzo físico de empujar los trineos cada vez a mayor altura no era compensado por los alimentos que ingerían y, al igual que le había pasado a Shackleton cuando acompañó a Scott, también ahora no sólo hablaban y escribían sobre comida sino que comenzaban a soñar con ella. A las dificultades del terreno pronto se unió un viento gélido que descendía sobre el glaciar golpeándoles la cara, cuarteándoles mejillas y labios, convirtiendo sus «barbas en una masa de hielo que no se quita en todo el día»

(Shackelton, 2000: 213) y provocándoles pequeñas congelaciones que, al final de la jornada, una vez dentro de su tienda, trataban de combatir masajeando con energía las zonas afectadas.

Celebraron la Navidad de 1908 a casi 3000 metros de altura; la zona

de grietas había pasado y progresaban con menos dificultades. Una vez más redujeron la cantidad de comida, como forma de prolongar las reservas y poder avanzar unos días más hasta llegar al Polo. A finales de diciembre habían superado los 3000 metros de altitud, el aire estaba enrarecido y aportaba a los pulmones, y en definitiva a la sangre, cada vez menos oxígeno, «haciendo difícil la respiración y cualquier trabajo» (Shackelton, 2000: 217). También la altitud, el viento y el esfuerzo les provocaban fuertes dolores de cabeza que llegaban a impedirles

dormir y, por lo tanto, descansar. En esas condiciones tirar del trineo les costaba más que cuando, al comenzar a subir el glaciar, lo llevaban mucho más cargado, pero lo peor era que todavía les quedaban 400 kilómetros hasta el Polo, y otros tantos para regresar a ese punto, y escasamente tenían comida para cuatro semanas.

Por fin terminaron de subir el glaciar y, para su sorpresa, por delante de ellos se extendía un terreno plano, una inmensa meseta helada por donde continuaron avanzando pese a encontrarse muy afectados por la altura, el cansancio y el frío. El día de Año Nuevo alcanzaron los 87ºS, habían batido con creces el récord de aproximación a cualquiera de los dos Polos de la Tierra[13], pero Shackleton en su diario apenas era capaz de celebrar el éxito:

«Hemos batido los récords del Norte y del Sur», diría lacónico (Shackelton, 2000: 219). Al día siguiente los problemas continuaron, el viento seguía frío, con temperaturas próximas a los 30 oC bajo cero y, pese a todos los esfuerzos de los últimos días, no estaban consiguiendo avanzar más de 20 kilómetros por jornada, una velocidad que, con las reservas de comida de que disponían, no les permitiría llegar mucho más adelante. Desilusionado, Shackleton comenzó a rendirse a la evidencia de que su sueño de llegar al Polo se desvanecía. Así, escribiría en su diario: «Debo considerar el asunto a la luz de la realidad y tener en cuenta las vidas de mis compañeros» (Shackelton, 2000: 219).

Como si todo se confabulase contra ellos, los problemas se multiplicaban: las botas, la tienda, la ropa, y sobre todo la comida. Shackleton era cada vez más consciente de que para caminar por esa meseta helada era necesario consumir raciones mucho más abundantes que las suyas. Sin embargo, pese al hambre, al agotamiento, al continuo dolor de cabeza y a las bajas temperaturas, que ahora se mantenían inferiores a 30 oC bajo cero, siguieron avanzando cada día un poco más. Hasta que el 7 de enero una tormenta con temperaturas de 40 oC bajo cero y vientos superiores a

los cien kilómetros por hora les impidió seguir, reteniéndoles durante un par de días en el interior de la tienda donde, muertos de hambre y con los pies y las manos al borde de la congelación, sufrieron una tortura mucho peor: la de saber que aquella tempestad les arrancaba definitivamente cualquier expectativa de alcanzar su objetivo.

El 9 de enero de 1909, cuando el tiempo mejoró –aunque la temperatura seguía siendo próxima a los 30 oC bajo cero–, dejan atrás todo el equipo y se lanzaron en un último intento, no ya para alcanzar el Polo sino tan sólo por el simbolismo de poder quedarse a menos de 100 millas náuticas[14] del Polo. Por fin consiguieron llegar a los 88o23’ S: se encontraban a menos de 180 kilómetros del Polo. Allí desplegaron la bandera que les había entregado su reina y se hicieron unas fotos. Inmediatamente volvieron la espalda a sus sueños y comenzaron una desenfrenada carrera para regresar.

Perseguidos por la muerte

El fuerte viento del Sur, que hasta ese momento había sido su tortura, se convirtió en un aliado cuando pusieron una vela en el trineo, que les permitió avanzar casi sin esfuerzo a un ritmo que nunca hubieran podido ni imaginar. Incluso un día llegaron a recorrer más de 45 kilómetros. El glaciar, cuya subida les costó casi un mes, ahora, espoleados por el hambre, lo bajaron en una semana sorteando grietas o salvándose casi milagrosamente cuando caían en ellas. Por fin alcanzaron la Barrera; después de las dificultades del glaciar, caminar por aquella superficie sin peligros les parecía algo sencillo, pero escasos de comida las jornadas eran agotadoras y su estado físico continuaba deteriorándose hasta el punto de que al llegar la noche tuvieron que ayudarse con las dos manos para poder introducir una a una sus piernas en el interior del saco de dormir. Extenuados y famélicos, caminaron sobre la Barrera tratando de que sus provisiones les alcanzasen hasta el siguiente depósito, donde dispondrían de la cantidad mínima indispensable de alimentos para llegar al siguiente; y así durante cuatro semanas en las que, afortunadamente, siempre fueron capaces de alcanzar el siguiente depósito cuando estaban a punto de desfallecer por el hambre y el agotamiento. Shackleton llegaría a escribir en su diario: «Nuestra comida nos esperaba por delante, mientras sentíamos el aliento de la muerte en nuestras espaldas» (Shackelton, 2000: 232).

Al borde de la extenuación consiguieron alcanzar el gran depósito que había montado el grupo de apoyo: por fin disponían de comida en abundancia, pero todavía les quedaban 200 kilómetros por delante y en menos de una semana partiría el barco, condenándoles a tener que

pasar otro invierno en la Antártida. Los días siguientes se convirtieron en una loca carrera para alcanzar el barco y ya parecía que lo iban a conseguir cuando uno de los exploradores cayó agotado. Se encontraban a 50 kilómetros de su salvación y Shackleton, pese a que en las últimas treinta y seis horas no había dormido ni tres, decidió dividir el grupo en dos y encabezar una marcha desesperada –sin más equipo que sus sacos de dormir y, por equivocación, sin más provisiones que para una sola comida– para tratar de alcanzar el barco. Aunque ellos no podían saberlo, en la base, preocupados por que habían pasado cuatro meses, cuando el grupo sólo llevaba comida para tres, estaban organizando un grupo de rescate.

Sin embargo, Shackleton llegaría antes. El encuentro a bordo del *Nimrod* no pudo ser más emotivo; para todos era evidente que habían regresado de la muerte. Pero el inagotable angloirlandés tenía claro que lo primero eran los hombres que había dejado atrás y, pese al esfuerzo que había realizado en los últimos tres días, en los que apenas había dormido y había recorrido tirando de un trineo casi 100 kilómetros, insistió en que su obligación como jefe era volver a por sus hombres. Tres horas después, el indomable Shackleton, el gran

«Shack», se ponía al frente del equipo de rescate que salió a recoger a Marshall y Adams.

Varios días después todos estaban a bordo del barco sanos y salvos. Habían recorrido más

de 2700 kilómetros en cuatro meses y, aunque no habían alcanzado el Polo, habían abierto el camino hacia él.

Amundsen anuncia su expedición al Polo Norte Contar con la promesa de Nansen de que le ayudaría a conseguir el Fram, que en realidad era propiedad del Estado noruego, significaba mucho para los futuros planes de Amundsen, pero antes de pensar en hacerlos públicos tenía que terminar de pagar las deudas de la expedición del Gjoa. Si bien el Parlamento de su país le había concedido cuarenta mil coronas15, tal cantidad todavía no era suficiente y en el otoño de 1907 Amundsen, en un denodado esfuerzo por conseguir fondos, tuvo que embarcarse en otro largo circuito de conferencias que durante medio año le llevó por las principales ciudades norteamericanas; y aunque el número de asistentes no fue tan alto como se esperaba, al menos consiguió reunir suficiente cantidad de dinero para mitigar las deudas de la expedición. Tampoco los beneficios de las ventas del libro que publicó sobre la expedición fueron los esperados, pero entre unos y otros ingresos consiguió que, a su regreso de América, las deudas que pesaban sobre el Gjoa hubieran desaparecido y pudo, por fin, empezar

a pensar en sus nuevos planes. Precisamente durante su gira de conferencias se enteró de que el Nimrod había dejado a Shackleton en la Antártida, pero no en la Gran Barrera, ni en la Tierra de Eduardo VII como estaba planeado, sino en la zona prohibida por el acuerdo con Scott. En cualquier caso, todo eso era algo muy lejano para Amundsen, cuyos pensamientos estaban ahora en el punto diametralmente opuesto: el Ártico y el Polo Norte.

Cabe recordar que puesto que su objetivo –el Polo Norte– se encontraba sobre el mar, en medio de un gigantesco océano cuya superficie estaba completamente congelada, su plan para alcanzarlo consistía en dejar que el *Fram* fuese atrapado por los hielos y, siguiendo el curso de las corrientes marinas que los desplazan, situarse en una posición adecuada para iniciar un asalto al Polo. Era evidente que ese viaje, que se preveía que durase varios años, ofrecía una oportunidad inmejorable para realizar un estudio científico de esas corrientes que permitiría resolver los misterios que tan celosamente encerraban las aguas polares.

Aunque era más explorador que científico, Amundsen decidió seguir los consejos de Nansen y asistir a un curso de oceanografía, que le iba a ser necesario no sólo para planificar la propia expedición, sino para incluir en la misma un extenso programa de investigaciones científicas, algo que, como había aprendido en el *Bélgica*, cada vez era más demandado por las sociedades y los gobiernos.

Por fin, en noviembre de 1908, mientras Shackleton avanzaba hacia el Polo Sur, el noruego, aprovechando la celebración de un acto de la Sociedad Geográfica de su país que contaba con la presencia del rey y de todo el cuerpo diplomático acreditado, dio a conocer sus planes. Con habilidad antepuso la ciencia a la exploración: «Quiero dejar absolutamente claro –llegaría a decir– que alcanzar el Polo no es la razón de la expedición, su objetivo principal es el estudio científico del océano polar» (Murray, 2006: 66).

Una cerrada ovación mostró la entusiasta adhesión del auditorio a la idea. Amundsen, un explorador de corazón, había sabido anteponer los intereses científicos a la aventura, algo

que en aquellos momentos era lo socialmente admitido y lo «políticamente correcto»; aunque en su fuero interno era consciente de que «ni una quinta parte de la audiencia sabía de qué había estado hablando» (Huntford, 1999: 196) y, pese a que todos aplaudían enfervorizados, la mayoría no sentía el más mínimo interés por la ciencia y tan sólo querían ver la bandera noruega ondeando en el Polo

Norte. Curiosamente, un año después, cuando Scott anunciaba su nueva expedición a la Antártida, en su presentación pública declararía que el objetivo principal de la expedición era «poner la bandera de la Unión Jack16 en el Polo Sur» (Preston, 1999: 101), aunque después llevase un nutrido grupo de científicos que habían preparado un extenso programa de investigación. Parece como si, en un cambio de papeles, en Noruega, un país pequeño con una sociedad provinciana, la ciencia fuera el factor oficialmente movilizador, mientras que en Gran Bretaña, la potencia hegemónica de la época, con una sociedad avanzada, el logro nacionalista tuviera que ser el factor determinante.

Después de que Amundsen describiese el viaje que pensaba realizar, habló Nansen, el indiscutible héroe de los noruegos y la máxima autoridad polar de la época, para rubricar su apoyo a la expedición, asegurar que los noruegos estaban preparados para llevarla a cabo y señalar poéticamente que su motivación hundía sus raíces en el espíritu que había movido desde siempre al ser humano en su afán por descubrir los secretos que encerraba la naturaleza, y en especial los de las regiones polares. Nansen había cumplido su promesa, aunque eso significara renunciar para siempre a sus sueños de volver a su mundo de hielos y, en particular, de llegar al Polo Sur, que bien sabía que se encontraba al alcance de la mano para un grupo de expertos esquiadores y conductores de trineos de perros.

Un apoyo siempre escaso

Al día siguiente los reyes noruegos abrieron con veinte mil coronas la suscripción popular para sufragar la expedición de Amundsen a los mares del Polo Norte. Aunque durante un tiempo los aportes económicos se sucedieron, pocos meses después, cuando todavía no se había reunido más que la cuarta parte del presupuesto necesario, dejó de recibirse dinero y Amundsen, amargamente, tuvo que acudir a su agente en Estados Unidos para tratar de conseguir allí patrocinadores de la expedición. Por si esto fuera poco, el Parlamento noruego todavía no había aprobado ni la cesión del *Fram* ni la subvención de setenta y cinco mil coronas para repararlo y acondicionarlo, ya que llevaba casi seis años anclado en puerto, donde, para desesperación de Amundsen, se deterioraba lentamente.

Podría pensarse que después de la bendición de Nansen al proyecto, del apoyo incluso financiero del rey y del entusiasmo del pueblo ante un nuevo viaje polar del *Fram*, el Parlamento iba a votar de forma unánime tanto la cesión como la subvención, pero no fue así. Noruega era un país pequeño y, en aquellos momentos, pobre; había otras muchas necesidades y un cierto número de parlamentarios eran

partidarios de ceder a las grandes potencias el honor de realizar estos viajes de investigación o de exploración. En caso de una negativa, la situación de Amundsen sería desesperada; ya no se trataba de una pequeña expedición como la del *Gjoa* donde, en el último momento y ante la falta de apoyo económico oficial, sus familiares y amigos pudieron acudir en su ayuda. Consciente del problema que se le planteaba, Amundsen volvió a recurrir a Nansen y éste organizó, con otras destacadas personalidades, un comité de expertos para, con su prestigio, tratar de influir en la opinión pública, con el objetivo final de que su mensaje predispusiese el ánimo de los parlamentarios. El llamamiento, que apareció en todos los periódicos, defendía que la destreza de los noruegos para los viajes en las regiones polares les permitía competir en un plano de igualdad con las grandes potencias que no disponían de ese bagaje de cultura polar. Igualmente, resaltaba los beneficios que los éxitos en los campos de la ciencia y la exploración tienen «a nivel nacional sobre la espina dorsal de la confianza de un pueblo en sí mismo y sobre su reconocimiento internacional fuera de sus fronteras» (Huntford, 1999: 199).

Mientras, Amundsen trataba de conseguir el mayor número posible de apoyos, para lo que no dudó en recurrir a la Royal Geographical Society, poniéndola al corriente de la delicada situación en que se encontraba la expedición ante la votación de su Parlamento y rogándole que manifestase su apoyo a la empresa. Aunque destacados miembros de la Royal Geographical Society no eran de la opinión de inmiscuirse en el tema, finalmente enviaron una carta en la que discretamente se hablaba del interés que tendría para la ciencia

«resolver los problemas que todavía no han encontrado solución» (Huntford, 1999: 200).

Pese a la ambigüedad de la carta, Amundsen se mostró sinceramente agradecido y, semanas después, se desplazó a Londres para presentar sus planes a los miembros de la

Royal Geographical Society, donde escuchó palabras de elogio del mismísimo sir Clements Markham, que llegaría a afirmar: «El proyecto de Amundsen es un plan magnífico, digno del primer navegante del paso del Noroeste» (Huntford, 1999: 200). Más tarde, la Royal Geographical Society incluso contribuiría con cien libras a la expedición, una cantidad en verdad generosa si se tiene en cuenta que a la de Scott únicamente pudo aportar quinientas libras.

A los pocos días el Parlamento noruego, después de un duro debate, aprobó la propuesta.

Amundsen tendría por fin el *Fram* y una sustancial cantidad de dinero que, aunque no era todo lo que necesitaba, le permitía seguir adelante con sus planes para conquistar el Polo Norte.

Perros, caballos, renos, osos y coches Los meses que siguieron a la boda de Scott podían haber sido la época más feliz de su vida: su matrimonio discurría tranquilamente acallando las críticas y temores de sus allegados; el incidente de la colisión de su barco había pasado de forma satisfactoria y el Almirantazgo mantenía una magnífica opinión de él, como lo probó la nutrida representación de almirantes en su boda. Tanto desde la perspectiva profesional como familiar el panorama parecía halagüeño, de no ser porque Shackleton estaba en la Antártida, había incumplido el compromiso acordado y ahora se encontraba avanzando hacia el Polo Sur por «su» ruta, algo que le dolía más de lo que hubiera podido imaginar. Hacía tiempo que había comprendido que la expedición antártica del Discovery había sido para él algo más que un destino militar; llevaba años cambiando de barco o de un puesto a otro, y sabía que siempre las nuevas obligaciones y experiencias hacían olvidar, con mayor o menor velocidad, las antiguas. Pero esta vez no, para él la Antártida se había convertido en algo más, en una experiencia vital que dejaba en segundo plano las otras y que hacía que su vida girase cada vez más alrededor de ella. Además sabía que, de alcanzar el Polo Sur, esa hazaña le aseguraría un sustancial nivel de vida para él y su familia, le garantizaría popularidad en todos los estratos sociales y le reportaría una gloria capaz de trascender en el tiempo.

Sin embargo, por el momento no podía hacer otra cosa que esperar. Su natural tendencia a pasar del optimismo más audaz al pesimismo más cruel hacía que, ahora, sus estados de humor se sucedieran entre el temor de que Shackleton alcanzase su objetivo y la seguridad de que no lo lograría. Nadie como él podía juzgar las dificultades con que se tenía que enfrentar; bien sabía Scott que, cuando en la expedición del *Discovery* habían intentado llegar, después de sobrehumanos esfuerzos no habían podido recorrer más que una tercera parte de la distancia que les separaba del Polo y para ello habían invertido dos meses; era evidente que a ese ritmo nunca se podría alcanzar el Polo. Había que encontrar un método de transporte más rápido, mucho más rápido.

Los perros no parecían ser la solución. Había leído la experiencia de Amundsen con perros en el paso del Noroeste; conocía la más reciente de Peary, también con perros, en su fallido intento de alcanzar el Polo Norte. Pero su experiencia personal con ellos durante la expedición del *Discovery* no pudo ser más desastrosa; era evidente que había habido un



problema de alimentación de los perros, pero sobre todo el gran inconveniente fue la imposibilidad de dirigirlos, de sacar partido de ellos. No, definitivamente, los perros no parecían ser la solución, dijera lo que dijera el propio Nansen; de hecho, esta vez Shackleton no había llevado más que un número muy reducido. El tozudo angloirlandés tampoco parecía confiar en ellos y había llevado caballos, algo hasta entonces desconocido en las expediciones polares, aunque sabía que otros exploradores británicos que habían participado en la expedición Jackson-Harmsworth al Ártico defendían ardientemente las virtudes de los caballos sobre los perros, pero aun así el ritmo de avance no podía ser muy alto. En cualquier caso, ya se vería qué resultado le daban a Shackleton.

Scott también daba vueltas a que fuesen los hombres los que tirasen ellos mismos de sus trineos. Había experimentado por sí mismo el sistema y en su libro *El viaje del Discovery* lo elogió tanto que casi lo elevó a la categoría de filosofía del esfuerzo. Evidentemente, el método era agotador, pero en la marcha que había realizado en Tierra de Victoria, durante su segundo verano en la Antártida, tirando ellos mismos del trineo habían llegado a recorrer una media de 25 kilómetros diarios, lo que le hacía pensar que, con una buena planificación y un equipo conjuntado de hombres, sería capaz de mantener un ritmo de avance tal que tendría el Polo al alcance de su mano.

Desde la perspectiva actual y puesto que los acontecimientos posteriores han demostrado las ventajas de los perros para tirar de los trineos, la defensa de utilizar los hombres como animal de carga se nos presenta incomprensible, hasta casi ilógica, y sus argumentos parecen más propios de una religión que preconizase la mística del esfuerzo personal que de una escuela de exploradores polares. Sin embargo, no era así en ese momento. Si bien es verdad que tanto los esquimales como los habitantes de la estepa rusa utilizaban perros o caballos de carga para tirar de los trineos, éstas eran zonas donde había recursos para alimentarlos, cosa que no ocurría en las regiones polares donde los exploradores occidentales, considerando el sobrepeso que suponía llevar comida adicional para los animales de carga, tradicionalmente habían decidido que era más eficaz tirar ellos

mismos de sus trineos.

Automóvil que Shackleton llevó a la Antártida y con el que pretendía avanzar a gran velocidad hacia el Polo Sur Incluso en aquellos momentos el debate no se centraba sólo entre perros y personas, sino que había exploradores polares de prestigio que apoyaban la utilización de otros animales, por ejemplo el Dr. Cook proponía renos, u otros que sugerían caballos adaptados al frío como acababa de hacer Shackleton. Además, aunque nos parezca disparatado, Amundsen llegó a considerar la posibilidad de utilizar osos polares e incluso visitó una granja donde se los domesticaba y entrenaba para hacerles tirar de un trineo.

Sin embargo, había todavía otro método de transporte con el que se podrían alcanzar velocidades mucho más altas que tirando del trineo con hombres o caballos. Un nuevo sistema por el que Scott se sentía muy atraído: la tracción mecánica. Recordaba la seguridad con que Skelton, el ingeniero y jefe de máquinas del *Discovery*, había garantizado que un automóvil especialmente diseñado y adaptado a las condiciones de la Barrera podría desplazarse con facilidad y rapidez sobre ella arrastrando cargas considerables. Era evidente que Shackleton también había escuchado los argumentos de Skelton, puesto que había llevado un automóvil, pero Scott no creía que tuviera muchas posibilidades ya que era un coche normal que se atrancaría, como de hecho ocurrió, al tratar de salvar las menores acumulaciones de nieve. No, para la Barrera había que diseñar algo específico, un vehículo capaz de revolucionar el transporte polar, y para un hombre como Scott, cercano al mundo de la tecnología, el desafío de desarrollar un vehículo de tracción mecánica que pudiera avanzar por una superficie helada se le hacía tan atrayente que decidió poner manos a la obra. Poco después animaría a Skelton a que comenzase a trabajar en el desarrollo de un vehículo especialmente adaptado para operar sobre la nieve y el hielo de la Barrera, mientras él mismo continuaba, con discreción, estableciendo las líneas maestras de lo que sería su expedición y su gran oportunidad, en el caso de que fallase el intento de Shackleton. Hasta entonces, sólo podía esperar.

Los científicos del Nimrod *buscan su propio Polo Mientras en la primavera austral de 1908 el equipo de Shackleton avanzaba hacia el Polo Sur Geográfico, otro equipo de la expedición, formado por tres científicos (Douglas Mawson, Edgeworth David y Alistair Mackay), emprendía un viaje de unos 1600 kilómetros, la gran mayoría sobre terreno completamente desconocido, para alcanzar el tan ansiado Polo Magnético Austral*[17]*. Puesto que todos los caballos se estaban utilizando en el otro*

viaje, tendrían que tirar ellos mismos de sus trineos cargados con el equipo y las provisiones. Aunque sus instrumentos les indicaban que su objetivo se encontraba en el interior, sobre la meseta situada a 3000 metros de altura descubierta en la expedición del Discovery, decidieron, para ahorrarse provisiones, avanzar la mayor distancia posible por la costa, puesto que así podrían alimentarse de las focas y pingüinos que cazasen. Durante más de dos meses caminaron lenta y trabajosamente hasta que sus instrumentos les indicaron que estaban frente al Polo Magnético, a unos 350 kilómetros de distancia tierra adentro y, abandonando la costa, se vieron obligados a buscar una ruta a través de montañas plagadas de glaciares, que les permitiera subir a la meseta y, una vez en ella, dirigirse a su objetivo.

Durante dos semanas ascendieron a través de un laberinto de grietas que les engulleron repetidas veces, salvándose milagrosamente por los arneses que les unían al trineo.

Después serían las ventiscas y los vientos helados que provenían de la meseta los que les dificultarían cada vez más el ascenso; además, las raciones con las que se alimentaban eran tan pequeñas y el esfuerzo que realizaban tan grande, que el hambre, al igual que le pasaba a Shackleton y sus compañeros, les hizo hablar y pensar únicamente en comida. Pese a todo siguieron ascendiendo hasta que, aproximadamente cuando Shackleton alcanzaba su

posición más al Sur, ellos llegaban a la meseta, que les recibió con temperaturas inhumanas:

«Nuestras barbas se congelaban con nuestros pasamontañas y teníamos que arrancar nuestros pelos de raíz para separarlas» (Shackelton, 2000: 347). Desde allí siguieron en dirección al Polo Magnético que, según las medidas y los cálculos que diariamente realizaban, distaba unos 80 kilómetros de su posición. Cuando las lecturas les indicaron que se encuentran a poco más de 25 kilómetros del Polo Magnético, a la mañana siguiente, dejando la mayor parte del equipo atrás, iniciaron una rápida marcha de varias horas hasta que al fin lograron su anhelado objetivo.

El momento era histórico y emocionante, habían pasado setenta y ocho años desde que su compatriota James Ross hubiese plantado la bandera de la Union Jack en el Polo Magnético Boreal y ahora ellos la iban a plantar en el Polo opuesto, pero, como reconocerían en sus diarios, estaban demasiado cansados para ser conscientes de su propio triunfo. El esfuerzo físico realizado había sido enorme; el sol, el frío y el viento les habían castigado severamente los ojos, la cara y las manos; tenían la piel de los labios tan cuarteada que todas las

mañanas se despertaban con la boca pegada por la sangre coagulada, y tanto el beber como el comer les suponía un auténtico tormento. Pero lo peor era que ahora debían retroceder unos 400 kilómetros en unas dos semanas para poder alcanzar a tiempo el punto acordado con el barco que les recogería.

Como le había pasado a Shackleton, el viento frío, que antes tuvieron de frente, ahora se convirtió en su aliado y avanzaron con más rapidez de la prevista, lo que incluso les permite aumentar sus raciones de comida. Finalmente llegaron a tiempo a la cita con el barco. En los cuatro meses que habían estado fuera, recorrieron más de 2000 kilómetros por uno de los más fríos lugares del planeta. Tiempo después uno de ellos comentaría que si hubieran utilizado perros, a los que podrían haber alimentado con las abundantes focas que encontraron en la costa, podrían haber hecho el viaje «en la mitad de tiempo» (VV. AA., 1990: 179).

Los resultados de la expedición de Shackleton no podían haber sido más espectaculares; además de un trabajo geológico y meteorológico de gran interés para la ciencia, habían alcanzado el casi mítico Polo Magnético Austral y habían llevado a cabo la marcha más profunda en la Antártida en busca del Polo Sur Geográfico. Una auténtica hazaña durante la cual había tenido que localizar una ruta segura cuando aquella gigantesca cadena montañosa le cerró el paso, y después, al alcanzar la cumbre, había descubierto que por delante se extendía la meseta más alta e inmensa del planeta, donde evidentemente se encontraba el Polo Sur. El gran «Shack» había abierto el camino al Polo y se había quedado a menos de una semana de marcha de alcanzarlo. «Pero esto no es el Polo» (Shackelton, 2000: 217), escribiría él mismo con amargura y desilusión cuando se vio obligado a dar la vuelta para salvar la vida de sus hombres.

9 La expedición de Borchgrevink, pese a sus notables éxitos, fue durante años silenciada por la Royal Geographical Society y tan sólo el tiempo la ha devuelto al lugar de honor que le correspondía.

10 El término utilizado en toda la literatura anglosajona es «ponie» y se ha empleado la misma palabra en las traducciones al español, aunque los expertos consideran que no es la traducción correcta, puesto que en español «ponie» se asocia a una raza enana de caballos, mientras que en el mundo anglosajón se utiliza para definir a un caballo de trabajo o bien para diferenciarlo del caballo de paseo o de carreras, cuyo porte es superior.

11 Llegaría a recibir el premio Nobel de la Paz por su trabajo con los

refugiados de la Primera Guerra Mundial.

12 A diferencia de los caballos, la sudoración de los perros se produce únicamente a través de la lengua, evitando que su metabolismo tenga que utilizar energía en contrarrestar la presencia de esa capa de hielo sobre su piel.

13 Nansen había alcanzado los 86º03’ N el 7 de abril de 1895 en compañía de Johansen, que luego formaría parte de la expedición de Amundsen a la Antártida.

14 La milla náutica es la unidad habitualmente empleada en navegación desde hace siglos. Es equivalente a 1852 metros, aproximadamente la longitud de un arco de 1’ (un minuto) de meridiano terrestre, por lo que también recibe el nombre de milla geográfica.

15 En aquellos tiempos una libra era equivalente a dieciocho coronas.

16 Popularmente a la bandera del Reino Unido de Gran Bretaña se la conoce como «Union Jack», en recuerdo de Jacobo I, que introdujo la bandera cuando unió Gran Bretaña con Escocia.

17 A mediados del siglo XIX tres países, Estados Unidos, Francia y Gran Bretaña, organizaron expediciones dirigidas por Wilkes, d’Urville y Ross, respectivamente, para tratar de localizar el Polo Magnético del hemisferio sur, sin que ninguna lograra su objetivo.

TIEMPO DE DECISIONES

La repercusión de las noticias de Shackleton

CUANDO las noticias de los logros alcanzados por la expedición de Shackleton, y especialmente de aquellos que no había alcanzado, se propagaron por el mundo, afectaron de manera muy diferente a Amundsen y a Scott. Al primero, en plena preparación de su nueva expedición, esta vez al Polo Norte, la información de que Shackleton se había quedado a escasa distancia de alcanzar el Polo Sur le impresionó. Nadie podía valorar mejor que el noruego el tremendo esfuerzo que, estaba seguro, había tenido que hacer Shackleton para, con un método de transporte tan equivocado, llegar hasta donde había llegado; pero el sentimiento de admiración era todavía mayor por la inteligencia que había demostrado el angloirlandés al tomar la decisión de volverse cuando entendió que era imposible llegar al Polo, y regresar vivo. Amundsen recordaba con claridad lo que su admirado Nansen, el gran explorador polar de la época, había dicho hacía años: «El Polo no vale una vida» (Huntford, 1996: 300). Él era de la misma opinión.

Sin embargo, junto a la acertada decisión de Shackleton, había otra noticia de su expedición que le había alterado profundamente: el que los británicos hubieran sido capaces de llegar al Polo Magnético Austral, algo que él no había sido capaz de hacer con el *Gjoa* cuando trató infructuosamente de alcanzar el Polo Norte Boreal. Para una persona tan exigente consigo misma como era Amundsen, aquello, que él consideraba como un fracaso personal, se convertiría en un remordimiento que le acompañaría el resto de su vida.

En cualquier caso, como explorador polar que era, las noticias que acababa de recibir no podían por menos que hacerle pensar que el gran premio que representaba ser el primero en alcanzar el Polo Sur todavía estaba esperando a alguien que planificase un poco mejor su expedición; y, evidentemente, no parecía que pudiese ser otro que Scott. Confiaba en que con la experiencia de su compatriota éste seleccionase mejor el método de transporte, aunque también había llegado a sus oídos que el inglés estaba ensayando un nuevo modelo de coche capaz de moverse por la nieve y el hielo, algo que le resultó tan chocante como interesante. En cualquier caso, pronto toda aquella información pasó a un segundo plano para permitirle volver a concentrarse en la preparación de lo que sería su gran expedición para alcanzar el Polo Norte.

Muy distinta fue la reacción de Scott. Éste se hallaba en el andén de una estación dispuesto a tomar el tren cuando, por casualidad, se encontró con uno de los suboficiales que le habían acompañado en el viaje del *Discovery*, quien llamó su atención sobre la noticia que acababa de aparecer en todos los periódicos. Scott, desconcertado, leyó con avidez la

información y concluyó animado, dirigiéndose a su antiguo compañero: «Bueno, creo que ahora tenemos nuestra oportunidad» (Barczewski, 2007: 60).

Era evidente que ésa era la noticia que Scott estaba esperando. Por muy poco Shackleton le había arrebatado su oportunidad y ahora, tras el fracaso del *Nimrod*, la fortuna volvía a sus manos, con la ventaja adicional de que ese terco angloirlandés le había prestado un gran servicio, haciéndole el favor de probar un medio de transporte, los caballos, que había resultado más eficaz que los perros, y le había abierto el camino hasta quedar a menos de 200 kilómetros del Polo Sur. Con algo más de preparación y de organización estaba seguro de que él sí lograría conquistar el Polo.

Inmediatamente, y todavía en la sombra, intensificó la preparación de sus planes, en especial los contactos con la Royal Geographical Society, cuya presidencia Markham había tenido que dejar debido a su edad. Allí todos estaban enterados de la rivalidad que había surgido entre Scott y Shackleton, pero por nada del mundo querían que esas disputas entre exploradores empañasen el momento grandioso que para la Royal Geographical Society, Gran Bretaña y todo el Imperio británico iba a representar la llegada de la expedición del *Nimrod* con el gran logro de haber alcanzado las inmediaciones del Polo Sur. Scott, bien porque efectivamente quería dar por concluida esa confrontación, bien porque era consciente de que si quería sacar adelante su expedición tenía que granjearse el favor de la Royal Geographical Society, escribió al nuevo presidente asegurándole «que los acontecimientos pasados no van a influir» en su «opinión sobre el trabajo realizado por Shackleton… que difícilmente pueden valorar quienes no hayan experimentado las dificultades polares» (Crane, 2006: 395). Incluso llegó a prometerle que haría todo lo que estuviese en su mano para estar presente en los actos que se organizaran para homenajear al que fuera su compañero de expedición.

Sin embargo, Scott no podía imaginar el trago tan amargo que aquella promesa le iba a acarrear, puesto que el regreso de Shackleton no se iba a parecer en nada al suyo. La prensa ya lo había encumbrado a la categoría de héroe nacional y toda la sociedad consideraba su gesta

digna de incluirse en las páginas de oro de la historia del Imperio británico. Y, desbordado por los acontecimientos, Scott no tuvo la generosidad de aceptar que su antiguo subordinado le sobrepasase en popularidad, teniendo que resignarse a que los periodistas acudiesen a él para preguntarle por Shackleton y que luego utilizasen sus propias palabras para ensalzar al hombre que había traicionado su lealtad y había faltado a la palabra dada.

Shackleton regresa convertido en héroe

Cuando Shackleton llegó a la estación de Charing Cross, el 14 de junio de 1909, una multitud enfervorizada le estaba esperando para aclamarle y no le abandonaría en su recorrido en coche de caballos por Londres[18]. Los éxitos científicos y las noticias de su

hazaña habían dado la vuelta al mundo y entre sus compatriotas habían levantado oleadas de fervor patriótico que hacían que todos los estratos sociales aclamasen a Shackleton como héroe imperial. Su energía para lograr alcanzar las inmediaciones del Polo rivalizaba con su coraje al tomar la decisión de desistir para no poner en juego la vida de sus hombres.

Incluso bromeó sobre el tema con su mujer cuando le dijo: «Pensé que preferirías un burro vivo más que un león muerto» (Mill, 2009: 159). El presidente de la Royal Geographical Society llegaría a decir: «Nansen es al Polo Norte, lo que Shackleton al Polo Sur» (Huntford, 1996: 300). Mientras, en la calle, la prensa le aclamaba y el *Daily Telegraph* escribiría de él:

«Toda la energía que emana de las varoniles líneas de su cara se ilumina por la suavidad de su mirada. Tiene la cara de un luchador, pero también la mirada de un poeta. Se tiene que ser a la vez luchador y poeta para hacer lo que él ha hecho» (Huntford, 1996: 302).

Shackleton se había convertido en el arquetipo de héroe británico y el mundo se rendía a sus pies. Su porte, su personalidad carismática, sus maneras sencillas, su voz fuerte y franca hacían de él un ídolo de hombres y mujeres; y su valor, resistencia, determinación y prudencia se convirtieron en leyenda. Fue invitado a dar conferencias, a presidir actos y a honrar con su presencia todo tipo de reuniones sociales, mientras los hombres más prominentes del país querían conocerle. Incluso el rey Eduardo VII se sintió atraído por su manera de ser y recompensó sus logros, en primer lugar concediéndole el rango de Comandante de la Orden de Victoria y, pocos meses después, llamándole a Palacio para nombrarle caballero. En paralelo, el

gobierno, apremiado por el sentir popular que no comprendía por qué se había apoyado tan generosamente la expedición del *Discovery* y se permanecía indiferente hacia la de Shackleton, le concedió una ayuda de veinte mil libras para que pudiera hacer frente a las deudas contraídas. En aquel momento su fama eclipsó a la de su antiguo jefe y se le consideraba un referente de talla muy superior a la de Scott, posición que mantendría hasta que las noticias de la muerte de Scott llegaran a Gran Bretaña en febrero de 1913.

Un libro de éxito y una gira triunfal

Desde el momento en que el *Nimrod* regresó a Nueva Zelanda y se dieron a conocer al mundo los logros de la expedición, diversas esferas animaron a Shackleton a que escribiera, como en su día había hecho Scott con la expedición del *Discovery*, un libro sobre su asalto al Polo; pero el angloirlandés era consciente de sus limitaciones: «Sé hablar mucho mejor que escribir» (Huntford, 1996: 317), llegaría a decir; por lo que decidió contratar para esta labor de «escribano» a un joven periodista, Edward Saunders, que le fue recomendado por el mismísimo primer ministro de Nueva Zelanda. Así, durante varios meses, éste se convertiría en su sombra y le acompañaría a todas partes, aprovechando la menor oportunidad para tomar notas de su relato e ir confeccionando la obra. Cuando el libro estuvo terminado el escritor se negó rotundamente, pese al ofrecimiento de Shackleton, a

figurar como coautor del mismo, y durante el resto de su vida sostuvo que su trabajo fue, simplemente, un complemento del de Shackleton.

Mientras ellos dos preparaban el libro, en Gran Bretaña un avezado editor ya había suscrito acuerdos para que el manuscrito fuese traducido a nueve idiomas. De hecho, desde el regreso de Nansen de su aventura en el Polo Norte, ninguna otra narración sobre exploración polar se esperaba con tanta ansiedad. Finalmente, el libro, que se publicó con el atractivo título de *El corazón de la Antártida*, estaría en las tiendas en noviembre de ese mismo año, un auténtico récord para la época, y recibiría las críticas más elogiosas, entre las que merece citar la del *Manchester Guardian*, que lo definiría como «el mejor de los libros de viajes polares que se hayan escrito», o la de *The Times*, que afirmaría que era «el libro de la temporada» (Huntford, 1996: 318). Con estas recomendaciones se multiplicaron sus ediciones, así como los beneficios de las ventas que, indefectiblemente, tuvieron que emplearse en pagar las cuantiosas deudas de la expedición.

Shackleton, al igual que otros exploradores de la época, también

aprovechó estos momentos de popularidad para satisfacer la curiosidad de la sociedad dando conferencias. En un momento en el que el cine no estaba lo bastante extendido ni existía la radio, este tipo de comunicación era el único posible y así lo demandaban todas las clases sociales, que estaban dispuestas a pagar lo que fuera para ver y oír a sus admirados héroes. Y, lógicamente, el ciclo de conferencias en que se embarcó Shackleton fue un reflejo de su carácter impulsivo y de su afán de fama: en seis meses recorrería más de 30 000 kilómetros en dos continentes y pronunciaría un total de ciento veintitrés conferencias, es decir iría a un ritmo de dos intervenciones cada tres días, lo que, considerando los rudimentarios medios de transporte de la época, suponía un esfuerzo que tan sólo una voluntad titánica como la suya podía llevar a cabo. Además, pese a que la gira le fue agotando paulatinamente, una y otra vez, cuando salía al escenario, se transfiguraba, desapareciendo como por ensalmo su cansancio y volviendo a dirigirse a su auditorio con la energía y vitalidad habituales en él. Por supuesto, como en el caso de los beneficios del libro, todas sus ganancias se destinaron a satisfacer a sus acreedores.

Por fin le llega el momento a Scott

Celoso y suspicaz por naturaleza, la apoteosis del triunfo de Shackleton fue una dura prueba para Scott, quien llegó a negarse a estar presente en la bienvenida que le estaban organizando en la estación de ferrocarril de Charing Cross, alegando que no estaba dispuesto a contribuir con su presencia al éxito del recibimiento. Finalmente, en la Royal Geographical Society consiguieron convencerle apelando a su sentido del deber y Scott terminó yendo a la estación, «donde estuvo en primera fila» (Crane, 2006: 397).

Pocos días después Scott presidiría un banquete organizado en honor de Shackleton, donde, si bien manifestó «el gran trabajo realizado por Mr. Shackleton», no pudo evitar

decir que se sentía «muy orgulloso de haberle echado una mano en sus primeros pasos en la Antártida» (Crane, 2006: 397). Luego utilizaría las palabras que tenían que haber sido para homenajear a su antiguo compañero para enaltecer los sentimientos patrióticos, expresando su ferviente deseo de que el Polo fuese alcanzado por ingleses, y llegando a sugerir que había llegado el momento de que el país organizase otra expedición antes de que otros exploradores extranjeros se aprovechasen del magnífico trabajo realizado por Shackleton. De ese modo, con medias palabras, estaba sugiriendo lo que muchos deseaban oírle decir: que estaba decidido y listo para «salir a lograr ese objetivo». En un mordaz juego de palabras, concluyó su

intervención diciendo: «Todo lo que me resta por hacer es agradecer a Mr. Shackleton su gentileza al indicarnos el camino» (Huntford, 1999: 235). En realidad Scott fue sincero, la oportunidad que durante más de dos años había estado esperando finalmente había llegado. Aunque ni en sus mejores sueños había podido prever esas circunstancias: Shackleton le había abierto el camino hacia el Polo Sur, sólo tenía que organizar su propia expedición y terminar el trabajo.

Sin embargo, antes de hacer público su propósito, Scott escribió a Shackleton comunicándole sus intenciones y evitando que se repitieran las malas interpretaciones que habían envenenado su relación. Así, la carta que le envió terminaba diciendo, quizá con cierta ironía: «Por supuesto, me encantaría asegurarme de que no estoy trastocando ninguno de sus planes» (Preston, 1999: 101). Curiosamente, mientras que en su día Scott reclamó para sí la propiedad de la ruta que había iniciado, y que no eran más que unos 300

kilómetros, ahora consideraba su derecho el poder seguir la ruta descubierta por Shackleton durante más de 700 kilómetros. Una semana después recibiría la contestación de Shackleton donde le informaba de que, en efecto, no alteraba sus planes y le deseaba suerte.

Durante otro par de meses Scott volvió a silenciar todo lo referente a su expedición, hasta que, de repente, puso en conocimiento de *The Times* y del *Daily Mail* sus planes antárticos.

La noticia fue publicada al día siguiente, 13 de septiembre de 1909, y provocó una gran sorpresa en la Royal Geographical Society, a la que tan sólo el día anterior había informado de sus planes. En el comunicado público Scott dejó muy claro cuáles eran sus intenciones:

«El objetivo principal de esta expedición es alcanzar el Polo Sur, y asegurar para el Imperio británico el honor de este logro» (Preston, 1999: 101).

De inmediato escribiría a la Royal Geographical Society ampliando los objetivos de la expedición para asegurarse su apoyo, dado que, desde que Markham dejase la presidencia, los intereses de la institución habían vuelto a centrarse en los temas científicos. En su carta justificaba el anuncio a la prensa en su creencia de que en esos momentos sus compatriotas lo que realmente deseaban era que fuesen los británicos los que alcanzasen el Polo: «Pero mi plan, que espero someter a la consideración de la Royal Geographical Society, también

permitirá la exploración científica de una extensión considerable del continente antártico»

(Crane, 2006: 398). Parece evidente el cambio de papeles que había tenido lugar. Mientras

que la expedición del *Discovery* fue organizada por la Royal Geographical Society, que encomendó su realización sobre el terreno a Scott, ésta era una expedición planeada por Scott, quien la presentó a la Royal Geographical Society poco menos que como un hecho consumado.

Si bien es verdad que en esta segunda expedición de Scott la ciencia jugaría un papel importante, al contar con una nutrida representación de científicos –la mayor hasta ese momento de todas las exploraciones polares– que llevaron a cabo un amplio abanico de estudios meteorológicos, geográficos, biológicos, geológicos, glaciológicos y geomagnéticos, también es cierto que, ante los ojos de la sociedad británica, la expedición se planteó únicamente para alcanzar el Polo, y tan sólo cuando tuvo lugar la desgracia de la muerte de Scott y sus compañeros comenzaría a verse también como una expedición científica.

Amundsen cambia de planes

En cuanto el Parlamento noruego le concedió el *Fram*, Amundsen comenzó a reacondicionarlo. Al igual que hizo con el *Gjoa*, pensó en sustituir la caldera de carbón por un motor de gasolina para lograr un empuje instantáneo; pero el riesgo de explosión de este tipo de motores, que él mismo tuvo ocasión de experimentar en el paso del Noroeste, le llevó a considerar una tecnología de vanguardia: el motor diésel marino. En efecto, hacía tan sólo cinco años que un ingeniero sueco había desarrollado un nuevo tipo de motor diésel para embarcaciones marinas que, además de ofrecer mayores seguridades frente a un hipotético incendio a bordo, añadía otras indudables ventajas sobre el de gasolina, como proporcionar mayor potencia, ocupar menos espacio, necesitar un menor mantenimiento y reducir el consumo de combustible. El único inconveniente era que, si ya eran escasos los barcos con motor de gasolina, estos nuevos motores diésel marinos todavía eran poco menos que experimentales, hasta el punto de que sólo se fabricaban en un lugar del mundo: Estocolmo. Si se decidía a dotar al *Fram* de esta nueva tecnología de propulsión sería el cuarto barco del mundo, y el primer barco polar, en ser equipado con este tipo de motores.

Evidentemente, era un gran riesgo, pero Amundsen lo asumió.

También pasó meses configurando el grupo de personas que le acompañarían. A diferencia de su expedición del *Gjoa*, en la que le costó trabajo encontrar compañeros, ahora su fama era tal que le llovían los voluntarios; pero él tenía muy claro el tipo de hombres que necesitaba y los fue seleccionando poco a poco. Un caso curioso fue la forma en que eligió a uno de los hombres clave de su aventura. Amundsen regresaba de Londres, donde había presentado a la Royal Geographical Society los planes de su expedición al Ártico, cuando coincidió en una estación de tren con el equipo noruego de esquí que viajaba a los Alpes para hacer una demostración. Durante el rato que estuvieron hablando, uno de ellos, Olav Bjaaland, comentó, medio en broma medio en serio, «lo divertido que sería acompañarle al Polo Norte», a lo que Amundsen le replicó que si estaba dispuesto «podrían hablar», pero que se lo pensase bien antes, «porque podría ser no solamente divertido» (Huntford, 1999:

204). Aquí podía haber terminado toda la historia, pero Amundsen se informó y se enteró de que aquél era uno de los mejores esquiadores del momento y además era un buen ebanista, fabricaba esquís, manejaba el hierro forjado y, por si fuera poco, tocaba el violín, algo de gran importancia para amenizar los largos ratos de ocio en una comunidad aislada.

Cuando un mes después regresó de los Alpes, Bjaaland ya era uno de los primeros miembros del equipo de Amundsen, al que acompañaría al Polo. Aunque, paradójicamente, no al Norte sino al Sur.

Algo va mal

La razón de tan súbito cambio, que luego levantaría una enconada polémica sobre el carácter traicionero y ladino de Amundsen, que el tiempo no ha logrado acallar, fue una información que el noruego leyó en el periódico el día 1 de septiembre de 1909, cuando tan sólo le faltaban cuatro meses para que zarpase su expedición: su amigo el Dr. Cook, con el que había estado en la expedición del *Bélgica*, había alcanzado el Polo Norte. La noticia no podía ser más sorprendente. Varias expediciones habían fracasado en el intento de alcanzar el Polo Norte, de hecho el explorador norteamericano Peary, después de varias expediciones fallidas, había salido el año anterior para realizar un nuevo intento. Pero mientras que en todas aquellas ocasiones se habían hecho públicos los planes de las expediciones antes de que éstas partieran, nada se había sabido ni de los preparativos de Cook ni de sus intenciones hasta que, después de haber pasado dos años en la

aventura de llegar al Polo Norte, éste había regresado victorioso a Groenlandia. Inmediatamente Amundsen le envió un telegrama de felicitación al barco en el que viajaba hacia Copenhague, desde donde continuaría su viaje a Estados Unidos. La respuesta de Cook no se hizo esperar, animándole a que se acercase hasta la capital danesa para poder encontrarse. Preguntado por la prensa, Amundsen negó que aquella noticia fuese a alterar sus planes, recalcando una vez más que su expedición tenía un extenso programa científico además del objetivo de alcanzar el Polo Norte. De hecho, pocos meses atrás, en una conferencia ante la Royal Geographical Society había manifestado encarecidamente que «el asalto al Polo Norte no sería el objetivo de mi expedición» (Amundsen y Archer, 1909: 454).

No había pasado ni una semana cuando los titulares de los periódicos volvieron a informar de que una vez más se había plantado la bandera norteamericana en el Polo Norte; pero esta vez lo había hecho Peary. Nuevamente los periodistas acudieron a Amundsen para saber su opinión y nuevamente declaró que su objetivo era mucho más que el de alcanzar el Polo (Murray, 2006: 65). Sin embargo, en su fuero interno sabía que algo iba mal. Ya no era sólo que su anhelado sueño de ser el primero en llegar al Polo Norte se hubiera disipado; toda su expedición, pese a que él la había presentado como una empresa eminentemente científica, corría el riesgo de venirse abajo. Era consciente de que muchas de las compañías que le habían ofrecido sus productos gratis o a precios simbólicos no tenían gran interés en unos resultados científicos que pasarían casi desapercibidos para sus potenciales clientes; ellos querían los grandes titulares de haber sido los primeros en alcanzar el Polo para poder resarcirse, a través de esa publicidad indirecta, de su inversión.

Todavía otra sorpresa más

Nunca se sabrá en qué momento exacto Amundsen cambió sus planes para la expedición, ni tampoco quiso dejarlo claro en sus memorias. Es difícil saber qué le motivó exactamente.

Por una parte, él mismo llegaría a escribir, años después, que si quería mantener su

«prestigio como explorador, debía alcanzar un sonoro éxito lo más rápidamente posible»

(Amundsen, 2008: 41). Por otra parte, nadie mejor que él conocía las dificultades económicas de su expedición y las deudas que había contraído. Para poder pagarlas tenía que regresar con un éxito

espectacular, que tuviese una considerable repercusión en la prensa y que conmoviese a su país, para que el Parlamento volviese a darle una subvención.

Su reciente experiencia del paso del Noroeste le había enseñado que incluso el triunfo más clamoroso no garantiza que se consiga suficiente dinero para pagar la inversión. Y era evidente que, por mucho valor científico que tuvieran las investigaciones que pensaba realizar, nunca alcanzarían los grandes titulares de los periódicos como el hecho de haber sido el primero en alcanzar el Polo Norte, la exclusiva de lo cual, por cierto, ya tenía vendida a una importante cadena de prensa inglesa.

Con estos pensamientos decidió coger el primer tren que le llevase a Copenhague, adonde ya había llegado Cook, que en esos momentos era el centro de atención de la sociedad danesa y de medio mundo. Amundsen estaba interesado en conocer de primera mano la climatología de la zona, las condiciones del hielo y las corrientes, pero se sinceró con su amigo y le llegó a preguntar directamente su opinión sobre la expedición que estaba preparando con el *Fram*. La contestación no pudo ser más clara, como publicaría el norteamericano años después: «Como mucho vas a repetir el viaje de Nansen… el Polo Norte ya no es noticia», le dijo, y con la energía que le caracterizaba, le aconsejó: «¿Por qué no intentas el Polo Sur?» (Huntford, 1999: 206). Según el propio Cook, el noruego no le respondió y le pidió tiempo para pensarlo.

Amundsen nunca mencionaría el contenido de esa conversación. Según su versión: «Tan pronto como la noticia corrió por el telégrafo, decidí cambiar el objetivo. No me quedaba más que tratar de resolver la última gran incógnita: el Polo Sur» (Huntford, 1999: 207). Sea cual sea el momento en que cambió sus planes, el caso es que aprovechó su viaje a Copenhague para hacer un pedido de perros de trineo del norte de Groenlandia, en su opinión los mejores del mundo. Ésta es la prueba tangible de su cambio de planes, puesto que hasta ese momento pensaba comprar los perros en Alaska, justo antes de atravesar el estrecho de Bering y comenzar su viaje por el Ártico. Poco después, nada más regresar a su país se llevaría una nueva sorpresa: el 14 de septiembre la prensa noruega se hacía eco del anuncio de una próxima expedición británica para alcanzar el Polo Sur, esta vez dirigida por Scott.

El espinoso camino hacia el Polo

Ya no se trataba sólo de convencer en unos pocos meses a sus

patrocinadores de que mantuviesen su apoyo económico pese al cambio de planes, el gran problema era que los británicos siempre habían considerado esa zona del mar de Ross, con la Gran Barrera incluida –cuando no el mismo Polo Sur– de su absoluta propiedad[19]. De hecho, poco tiempo después, la Royal Geographical Society reaccionaría con indignación al anunciar Alemania que estaba preparando una expedición a la Antártida con el mismo objetivo de alcanzar el

Polo. Únicamente una reunión entre Scott y su homólogo alemán, Filchenr, suavizó la tensión, puesto que mientras los británicos se acercarían al Polo por su ruta tradicional, los alemanes lo harían desde el mar de Weddell, el punto opuesto.

Por lo tanto era de prever que el anuncio de que una pequeña nación como Noruega iba a tratar de alcanzar el Polo Sur despertaría las más iracundas protestas del Imperio británico y, muy posiblemente, que éstas fueran acompañadas por sutiles presiones sobre el gobierno noruego, el auténtico propietario del *Fram*, para que abortara la expedición antes de que zarpase. Ante estas presiones poco podía hacer su gobierno, dado que Noruega acababa de conseguir su independencia gracias a la influencia de la diplomacia británica y todavía necesitaba de ésta para poder mantener su neutralidad.

Oficialmente éstos siempre fueron los argumentos expuestos por Amundsen para justificar su secreto cambio de planes, pero sin lugar a dudas hubo uno más y, quizá, fuera el determinante de su comportamiento: el temor a la reacción de Nansen, el gran explorador noruego, el hombre que contaba con un inmenso prestigio en su país, el diplomático respetado en toda Europa, el referente para todos los exploradores polares de la época y a quien Amundsen consideraba su maestro.

En realidad el temor de Amundsen no eran los británicos, ni siquiera Scott, su miedo estaba en qué podía pensar, y sobre todo hacer, su compatriota, que tan generosamente había pospuesto sus planes *sine die* para cederle el *Fram*. Amundsen conocía el proyecto de Nansen de alcanzar el Polo Sur y sabía que había renunciado al mismo para que él pudiera llevar adelante su expedición oceanográfica por el Ártico y alcanzar el Polo Norte, pero lo que no podía saber era cuál sería la reacción de Nansen al cambio de objetivo de su expedición, que literalmente suponía robarle su sueño de ser el primero en llegar al Polo Sur.

Si el cambio de planes de la expedición se hacía público y Nansen

manifestaba su voluntad de utilizar también el *Fram* en su propia expedición para la Antártida, el gobierno noruego tendría que decidir en relación al barco. Él era el descubridor del paso del Noroeste, una joven promesa en el campo de la exploración, pero Nansen era un héroe nacional y, para muchos dentro y fuera de su país, un icono como explorador, como científico y como persona. Parecía claro cuál iba a ser la decisión de su gobierno.

Ante esta situación, que podía dar al traste con toda su expedición, Amundsen decidió mantener sus nuevos planes en el mayor de los secretos. Con la excepción de su hermano Leon, que durante años sería su hombre de confianza, y de un par de personas más, nadie fue informado del cambio de rumbo y toda la reorganización de la expedición tuvo que realizarse con una discreción absoluta, por supuesto a espaldas del propio Nansen. La carrera al Polo Sur había comenzado.

Tres actitudes ante la ciencia

Si en algo se diferenciaban las expediciones de Shackleton, Amundsen y Scott era en el grado de importancia que cada uno de ellos concedía a los aspectos científicos, entendiendo éstos en el más amplio sentido de la palabra, es decir, sin caer en el purismo patológico de considerar la exploración geográfica como algo ajeno a la investigación. En cualquier caso, las tres expediciones presentaban marcadas diferencias, que en gran parte eran fruto de la personalidad de sus líderes.

En el caso de Shackleton, aun comprendiendo la atracción irresistible que la Antártida ejercía sobre él y que le llevó a hacer girar toda su vida alrededor de ella, en la organización de su expedición se observaba un fuerte deseo de utilizar la Antártida como medio para triunfar en la vida y, por lo tanto, llegar al Polo Sur no era más que una forma de conseguir ese reconocimiento generalizado de la sociedad. Por consiguiente su expedición tenía un claro objetivo, como el propio Shackleton declararía ante la mismísima Royal Geographical Society cuando presentó sus planes: «No pretendo sacrificar el valor científico de la expedición a la consecución de un simple récord, pero también debo ser franco y decir que uno de mis grandes objetivos será alcanzar el Polo Sur Geográfico» (Shackleton, 1907: 331).

En cualquier caso supo llevar un buen equipo de científicos que desarrollaron un trabajo muy digno y que lograron uno de los más ansiados trofeos para la ciencia: el Polo Magnético Austral.

La posición de Amundsen respecto a la ciencia no era sencilla. La exploración para él lo era todo, y con ese fin ejercitó su cuerpo, adecuó su personalidad y se preparó durante toda su vida; aunque también es verdad que no regateó esfuerzos en prepararse concienzudamente en algunas disciplinas científicas cuando comprendió que no sólo podían aunarse ciencia y exploración, sino que eso era, precisamente, lo que la sociedad demandaba. Con este planteamiento preparó la expedición del *Fram*, que además de realizar un extenso trabajo científico, oceanográfico y meteorológico, debía llevarle al Polo Norte; para ello asistió a un curso de oceanografía y llevó en su equipo a un científico ruso especialista en esta materia.

Sin embargo, cuando su objetivo del Polo Norte se trastocó y decidió dirigirse hacia el Sur, su interés por hacer ciencia se difuminó. Por una parte, seguía siendo un secreto que se dirigía a la Antártida y le hubiera resultado muy complicado justificar, por ejemplo, la presencia de un geólogo en una expedición que iba a navegar por el océano Ártico y que, por lo tanto, nunca iba a pisar tierra. Sin embargo, también era demasiado patente su natural aversión a llevar científicos en sus expediciones, en parte heredada de su experiencia antártica en el *Bélgica*, donde éstos, además de establecer un clasismo que le molestó, manifestaron una debilidad física y psíquica que él consideraba incompatible con una aventura polar.

Finalmente, para Scott la Antártida tenía también sus implicaciones personales además del hechizo que ejerció sobre su alma. Para una persona siempre sujeta a una cadena jerárquica,

la expedición polar suponía por primera vez en su vida la posibilidad de tener un completo control sobre sus actuaciones y las de los hombres que tenía a su mando. También le ofrecía la oportunidad, como a Shackleton, de obtener mayor estatus social, aunque, mientras que para aquél la fama ejercía una atracción casi irresistible, Scott veía el reconocimiento social sólo como una forma de conseguir la posición económicamente desahogada de la que siempre había carecido. Por lo tanto, aunque ansiaba conseguir el respeto y el reconocimiento de la sociedad por conquistar el Polo Sur, también es verdad que, desde la expedición del *Discovery*, su espíritu curioso había saboreado el placer de desvelar los misterios de la naturaleza y de intentar comprender los procesos, ya fuesen geológicos, biológicos o meteorológicos, que se escondían en ese mundo helado donde se sentía cada vez más a gusto.

Así, no pudo ser más sincero cuando, también ante la Royal Geographical Society, afirmó:

«Aunque el objetivo de alcanzar un lugar del planeta que todavía no ha sido hollado por los pies del ser humano es un asunto de orgullo nacional, a la vez que la manifestación palpable de que todavía somos una nación capaz y dispuesta a afrontar peligrosas empresas… el verdadero objetivo de la expedición es lograr los mejores resultados científicos que las circunstancias permitan» (Preston, 1999: 117). Y para conseguirlo quiso reunir el mayor equipo de científicos que jamás se hubiera llevado a la Antártida; aunque puede que, por debajo de esa noble decisión, subyaciera también el visceral deseo de batir en todo a su antiguo subordinado y ahora héroe nacional.

18 Incluso se afirma que, al llegar a su barrio, los hombres desengancharon los caballos y continuaron el trayecto tirando ellos mismos del carruaje (Huntford, 1996: 302).

19 En el VI Congreso Internacional de Geografía se había asignado ese cuadrante como la zona preferente de exploración británica.

TIEMPO DE ACCIÓN

Un ejército de pequeños entusiastas

A DIFERENCIA de la anterior expedición del *Discovery*, en la que las dos grandes sociedades científicas británicas, la Royal Society y la Royal Geographical Society, habían actuado como organizadoras, en esta ocasión la expedición era una aventura personal del propio Scott. Era evidente que esta nueva situación tenía muchas ventajas, entre ellas la rapidez en la toma de decisiones. Así, mientras que en la primera ocasión Scott tuvo que moverse entre un laberinto de comités y subcomités que ralentizaron y entorpecieron cada uno de sus pasos, ahora, por el contrario, no dependía de nadie para tomar decisiones, lo que aceleraba considerablemente el ritmo de los trabajos de preparación. Sin embargo, también tenía inconvenientes, sobre todo en lo relativo a las finanzas. Ahora no sería la Royal Geographical Society quien buscara patrocinio, sino que tendría que ser el propio Scott el que lidiara con el siempre embarazoso tema de llamar a las puertas de los patrocinadores para pedir el dinero para la expedición. Algo que no encajaba con su personalidad y que consideraba «duro, desagradable y deprimente» (Preston, 1999: 116). Afortunadamente, en este tema, como en otros muchos, contó con la inapreciable ayuda de Teddy Evans.

Este teniente de navío había sido el segundo oficial del *Morning*

durante el viaje de rescate del *Discovery*, y había quedado tan prendado de la Antártida que, intuyendo que Scott organizaría una nueva expedición, nada más volver de aquel viaje le escribió ofreciéndose como voluntario. Pero al ver que los meses pasaban y Scott no le decía nada ni parecía tener intenciones de organizar otra expedición, Evans decidió organizar la suya propia y, con una audacia que rayaba la temeridad, en mayo de 1909, cuando Shackleton se encontraba navegando de regreso a Gran Bretaña después de su intento de alcanzar el Polo Sur, propuso su plan precisamente a sir Clements Markham, que era uno de los pocos que conocía los planes de Scott para una nueva expedición.

Markham escuchó con una mezcla de sorpresa y curiosidad la ingenua propuesta de aquel desconocido teniente de navío; nadie mejor que él, el alma máter del *Discovery*, para saber las enormes dificultades que entrañaba la organización de una expedición, por lo que bien podía haber considerado de forma displicente aquella ilusoria proposición, pero con la experiencia de los años algo debió de ver en aquel joven, enérgico pero encantador, extrovertido pero juicioso, que, después de una infancia casi delictiva, había llegado a oficial y buscaba desesperadamente promocionarse[20]. El caso es que, a partir de esa conversación, Markham ejerció sus mejores oficios para conseguir que Evans y Scott, lejos de rivalizar por sacar cada uno adelante su propia expedición, unieran sus fuerzas. Y, como casi todo lo que se proponía, lo logró.

En busca de fondos…

Evans renunció a su expedición y se unió a la de Scott en calidad de segundo en el mando.

De inmediato demostró una capacidad muy superior a la de Scott para pedir, sin los rodeos, circunloquios y medias palabras de éste, una aportación económica generosa a la expedición. Después manifestaría una capacidad de trabajo sin límites para poner a punto el barco, pero su nombramiento también fue el inicio de una cadena de acontecimientos que, en cierta medida, contribuyeron a la muerte de Scott y sus compañeros.

Si en el viaje del *Discovery* la Royal Geographical Society contribuyó con más de ocho mil libras, en esta ocasión únicamente pudo aportar a las arcas de la nueva aventura polar quinientas libras, por lo que la búsqueda de fondos se convirtió en una pesadilla para Scott.

Para su desesperación, pronto comprendió que no iba a disponer de un

gran patrocinador, como había sido el caso de Longstaff en su anterior expedición o de Beardmore en la de Shackleton, y que incluso el gobierno parecía ignorar por completo sus peticiones de apoyo económico. Por lo tanto no le quedó más remedio que organizar una gira de conferencias para recaudar fondos y acudir a las personalidades más relevantes y adineradas. Ambas cosas no podían ser más ajenas a su carácter; ni le gustaba pedir ni sabía cómo hacerlo; además, tampoco le entusiasmaba como a Shackleton la idea de recorrer el país hablando de su expedición. Realmente Scott «odiaba la necesidad de venderse a sí mismo en la forma en que el público quería» (Crane, 2006: 399). Sin embargo, tenía que hacerlo y, fiel a su sentido del deber, lo hizo. Pese a todos sus esfuerzos, el dinero llegaba a un ritmo insoportablemente lento: «cuarenta libras al día» (Crane, 2006: 400), escribió en noviembre de 1909, cuando faltaba poco más de medio año para zarpar. A ese ritmo hubieran hecho falta casi tres años para conseguir las cuarenta mil libras necesarias.

Como en muchas otras cosas, también en la forma de conseguir fondos Shackleton le había abierto el camino. Por ejemplo, recurrió a patrocinadores que, a cambio de publicidad, le regalaban los productos o le ofrecían a bajo precio mermelada, harina, cerveza, azúcar, tabaco... Asimismo, terminó por «aceptar» una significativa cantidad de dinero de personas que deseaban formar parte de la expedición; tal fue el caso de capitán de caballería Oates, que moriría con él en el viaje al Polo, y de Cherry-Garrard. Aunque este último, si bien deseaba incorporarse a la expedición, realizó su donación de mil libras sin contraprestación alguna; sería Wilson quien, posteriormente, influyera sobre Scott para que le permitiese formar parte del equipo de científicos como su ayudante.

... y de barco

La búsqueda del barco de la expedición fue otra de las prioridades de Scott. En un principio quiso recomprar el *Discovery*, pero los nuevos propietarios se negaron en redondo, obligándole a buscar otras alternativas y, finalmente, después de considerar comprar bien el *Morning* o el propio *Nimrod* de Shackleton, se decidió por el *Terra Nova*, que también había

participado en la operación de rescate del *Discovery*. Resulta irónico que tuviera que pagar por él doce mil quinientas libras, cuando el *Discovery*, cuya construcción había costado más de cincuenta mil libras, había tenido que venderse para terminar de pagar los gastos de la expedición anterior por tan sólo once mil libras.

Pero no había mucho donde elegir dentro de Gran Bretaña. El *Terra Nova* era ya un barco de más veinte años y su casco de roble de más de treinta centímetros de espesor le hacía, en palabras de Evans, «el más grande y fuerte de los viejos balleneros escoceses, que había probado su condición frente al mar de hielos antárticos y se había comportado magníficamente durante los años en que había cazado focas y ballenas entre los hielos del Ártico» (Evans, 1961: 5). En definitiva, un barco adecuado para la misión, aunque fuese lento y consumiese carbón a un ritmo inimaginable. Durante meses Evans se encargó de la titánica tarea de convertir un barco ballenero en uno de exploración, sustituyendo los tanques para la grasa de ballena por laboratorios y alojamientos dignos para científicos y tripulación, y sobre todo para dotarlo de espacio donde almacenar todo el equipo que se iba a necesitar transportar hasta la Antártida.

Mientras la transformación del barco tenía lugar, la búsqueda de dinero continuaba. La tacañería de los acaudalados y de las empresas contrastaba con la generosidad de la gente sencilla y en especial de los estudiantes. Más de un centenar de escuelas quisieron contribuir en la compra de material para la expedición, y los alumnos se entregaron con el mayor de los entusiasmos a la tarea de recolectar dinero para poder comprar un perro (tres libras), un caballo (cinco libras) o un saco de dormir (dos libras). Pese a este ejército de pequeños entusiastas, a los que Scott siempre estuvo especialmente agradecido, cuando llegó la primavera de 1910 sólo se habían conseguido reunir doce mil libras, para una expedición cuyo presupuesto había ido aumentado y ya alcanzaba las cincuenta mil libras.

De repente todo cambió. El gobierno decidió subvencionar la expedición con veinte mil libras. Faltaban pocos meses para conseguir el resto, pero Scott estaba convencido de que podría obtener de Australia y Nueva Zelanda, que siempre habían sido muy generosas con las expediciones antárticas, unas diez mil libras adicionales, lo que hacía que únicamente restasen ocho mil libras para cubrir todas las necesidades.

Al contrario que Shackleton, que con su espíritu optimista y confiado había conseguido la mayor parte del dinero para montar su expedición mediante préstamos que esperaba pagar a su regreso, presumiblemente triunfante, con las exclusivas a la prensa, las ventas de libros y las conferencias, Scott nunca quiso recurrir a los préstamos y trató por todos los medios que todo el coste de la expedición estuviese pagado antes de zarpar. Bien es verdad que Scott recibió veinte mil libras del gobierno durante la preparación de la expedición, mientras que Shackleton no las obtuvo en ese momento, y tan sólo

cuando se vio totalmente imposibilitado para pagar las deudas a su regreso fue cuando el gobierno decidió contribuir

para evitar que los acreedores llevasen al recién estrenado héroe de la Antártida a los tribunales y, posiblemente, a la cárcel.

El arte de ocultar lo evidente

No era Scott el único preocupado por las finanzas. Amundsen también se enfrentaba a un problema similar, o mayor, pues según pasaban los meses las aportaciones económicas en lugar de aumentar –como les ocurría a los británicos– estaban disminuyendo. Por si fuera poco la mala noticia de que el Polo Norte se había alcanzado, la agria disputa entre Cook y Peary, acusándose mutuamente de mentir sobre sus logros21, estaba, como ya había temido Amundsen, retrayendo a nuevos patrocinadores e incluso haciendo que otros reconsiderasen sus ofrecimientos. Tal fue el caso del acuerdo que había alcanzado por un importe de cinco mil libras con una cadena de periódicos para la exclusiva de la noticia de la conquista del Polo Norte que, en vista de que ya había sido alcanzado, fue revocado.

Si la situación de Scott era desesperada hasta que el gobierno acudió en su ayuda, la de Amundsen no era mucho mejor puesto que disponía de ciento cincuenta mil coronas cuando necesitaba exactamente el doble. En un intento desesperado acudió al Parlamento noruego para solicitar una ayuda adicional de veinticinco mil coronas, pero en esta ocasión, después de otro enconado debate, la votación no le fue propicia y volvió a encontrarse en el mismo punto crítico. Sin embargo ni quería ni podía dar marcha atrás, estaba convencido de que si así lo hacía, todo su futuro como explorador, que tan brillantemente había iniciado, podría esfumarse, tal vez para siempre. Además, tenía una fe ciega en que conseguiría su objetivo. Todo lo que había leído le hacía pensar que la Barrera, en contra de las opiniones de los ingleses, era el terreno ideal para los trineos tirados por perros y, aunque sería la marcha más larga y peligrosa de la historia, estaba seguro de que podía lograr alcanzar el Polo Sur. Cuando lo hiciese, de una u otra manera llegarían los fondos.

Mientras tanto tenía que buscar liquidez donde fuese para seguir comprando todo lo que necesitaba y, cuando todas sus fuentes se agotaron, tomó la decisión de hipotecar su propia casa.

Junto al problema económico, estaba el de ocultar su auténtica meta. Si hacer los preparativos de una expedición ya era una tarea complicada, tener que hacerlos con un objetivo cuando de cara al

público se hacían para otro diferente exigía, además de astucia y sangre fría, un profundo control de todas las acciones para evitar levantar sospechas.

Aparentemente podía parecer casi idéntico tratar de alcanzar el Polo Norte o el Sur. Sin embargo, si bien había muchas cosas en común, cada objetivo tenía sus peculiaridades, algunas muy evidentes. De entrada, la diferencia de medio año entre las estaciones climáticas de los dos hemisferios le iba a obligar a retrasar la salida seis meses sin poder dar una explicación satisfactoria. Aunque todavía era más difícil poder justificar la construcción del edificio para invernar en la Antártida, puesto que, oficialmente, él se dirigía al océano Ártico, donde su estrategia era dejar que el barco quedase atrapado por los hielos marinos,

luego no era necesaria ninguna edificación. El problema lo solucionó con una mezcla de naturalidad y discreción: por una parte dijo que estaba preparando una «cabaña» que se utilizaría como laboratorio para las observaciones magnéticas; y por la otra, la hizo construir en el jardín de su casa, alejada de miradas indiscretas que, lógicamente, se hubiesen preguntado por qué para instalar unos sencillos equipos de medida se necesitaba una cabaña de tales dimensiones, que bien podría albergar a varios hombres. Y así, una tras otra, fue sorteando todas las incoherencias.



Seleccionando el equipamiento

El que alguno de los suministradores se retractase de su ofrecimiento de aportar material de forma gratuita en algún caso pudo convertirse en una ventaja, evidentemente operativa aunque no económica, para la expedición. Éste fue el caso de una empresa norteamericana que había prometido suministrar sin coste el *pemmican* 22 que fabricaba y que luego se echó atrás, lo que permitió a Amundsen preparar un nuevo tipo de producto en el que, además de la carne desecada y las grasas que normalmente lo componían, mandó añadir guisantes y otros vegetales que mejoraban el sabor y favorecían su digestión. De este modo se atenuaban las complicaciones de diarrea o estreñimiento, que si bien no suelen ser disfunciones graves, en un entorno de condiciones extremas pueden convertirse en una auténtica tortura, además de debilitar las reservas de los expedicionarios cuando éstas son más necesarias.

Poco a poco, con la experiencia adquirida a lo largo de toda su vida y en especial en el largo viaje del paso del Noroeste, fue comprando las mejores pieles de reno y lobo para fabricar los sacos de dormir y la ropa, esta última siguiendo el diseño que había aprendido de los esquimales. Consideración especial dedicó a las botas, una de las piezas más críticas del vestuario polar, ya que mientras que era fácil hacer entrar en calor las manos, no ocurría lo mismo con los pies, que podían estar sufriendo serias congelaciones, con la consecuente pérdida de sensibilidad, sin advertirlo hasta que al llegar la noche se quitasen el calzado.

Una bota que formó parte del equipo utilizado por

los expedicionarios noruegos

La elección de los esquís tampoco fue sencilla. Si en la actualidad hay una dilatada experiencia, un gran esfuerzo de diseño y multitud de ensayos detrás de un nuevo modelo, en aquellos momentos el esquí deportivo estaba en sus inicios, aunque ya se buscaban las ventajas de una sutil mejora de eficacia para competir. En este caso, el peligro que podía representar tener que atravesar los frágiles puentes de hielo y nieve de los glaciares hizo que Amundsen se decidiera por esquís estrechos y muy largos, de casi tres metros de longitud, que permitiesen una mejor distribución del peso y, por lo tanto, que redujesen el riesgo de hundimiento. Encargó su fabricación a

Bjaaland, su campeón esquiador, que además era un excelente carpintero y constructor de esquís. Para hacerlos utilizó unas planchas de un nogal de inmejorable calidad que Amundsen había comprado hacía más de

media docena de años y que tenía guardadas para una ocasión muy especial. Realmente no podía haber mejor oportunidad que la que les esperaba: la marcha sobre esquís más larga y peligrosa de la historia.

Lo mejor de lo mejor

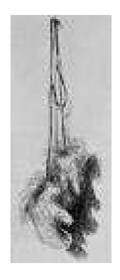
Así, con la obsesión que caracterizaba a Amundsen por la perfección, fue eligiendo, asesorado por los mejores expertos en hielo y nieve, el resto de su equipamiento, hasta los detalles más insignificantes. Las tiendas de campaña tenían un único poste, lo que permitía que un solo hombre las montase incluso con viento, evitando un inconveniente que puede leerse en muchas narraciones de viajes polares de la época, en donde se explica que tardaban «a menudo horas en montar la tienda y cuando lo lograban temían que el viento las tirase en cualquier momento» (Amundsen, vol. I, 2001: 77); por el contrario, las suyas eran fuertes y con buenos anclajes, lo que hacía que pudieran soportar las peores ráfagas de viento. También adquirió un tipo de gafas de nieve cuyos cristales habían sido especialmente preparados mediante un proceso químico que filtraba los rayos más peligrosos de la luz solar; los resultados no pudieron ser mejores y en el libro que Amundsen escribió después de la expedición afirmaría: «Nunca tuve el más pequeño problema de ceguera de nieve en todo el viaje al Sur» (Amundsen, vol. I, 2001: 87).

Los infiernillos que utilizarían para calentar la comida y derretir nieve también fueron objeto de una cuidadosa elección. Al final decidieron usar los Primus, un modelo que, aunque no era tan completo como el desarrollado por Nansen, que el propio Amundsen reconocería que era el que empleaba «el calor con mayor eficacia» (Amundsen, vol. I, 2001: 86), tenía la ventaja de que al cocinar no ocupaba tanto espacio, algo de lo que nunca se está sobrado dentro de una tienda donde tratan de acomodarse varias personas y, si no se tiene cuidado, se puede dar un golpe al infiernillo y derramar toda la comida.

Las raciones de comida para los viajes en trineo fueron, lógicamente, objeto de una atención especial, sacrificando la variedad en favor de la calidad, puesto que en opinión del estoico Amundsen: «La comida debe ser simple y nutritiva, con eso es suficiente, un menú exquisito y variado es para gente que no tiene mucho trabajo que hacer» (Amundsen, vol. I, 2001: 88). Algo en lo que también estaban de

acuerdo sus compañeros, acostumbrados a deportes o trabajos duros. Así, además del *pemmican* mejorado para ellos, llevaban chocolate y leche en polvo, un producto que en aquellos tiempos todavía no era muy utilizado en las expediciones; también incorporaron un tipo de galletas, elaboradas específicamente para la campaña, hechas de harina de avena, leche y azúcar; así como un largo etcétera de equipos y productos que ellos mismos habían utilizado y probado en anteriores ocasiones.

Aunque la contribución de cada uno de estos equipos y productos al éxito de la expedición pudiera parecer insignificante, al final la correcta elección de todos y cada uno de ellos significaba, si no el éxito o fracaso de la misma, sí al menos que ésta discurriera de la forma más cómoda posible para sus componentes. Además, evitaba pequeños problemas cuya solución, en el duro entorno polar, requiere de mucho tiempo y energía, algo que nunca



sobra después de una dura jornada de marcha con temperaturas bajísimas, y que, de no evitarse, terminan provocando tensiones innecesarias entre los expedicionarios.

Los hombres de Scott

Cuando Shackleton comenzó la preparación de su expedición, una de las primeras personas con las que contactó para que le acompañasen fue Wilson. Trabajador infatigable, siempre dispuesto a echar una mano, ya durante la expedición del *Discovery* su carácter templado, juicioso, discreto y noble le convirtió en un compañero inmejorable, al que todos, en uno u otro momento, acudieron en busca de consejo o simplemente para charlar y poder desahogar las tensiones que, como en cualquier colectivo pequeño y aislado, se fueron generando. Con Shackleton, a quien le unía la pasión por la poesía, hizo una buena amistad, e igual sucedería, después de los recelos iniciales, con Scott, del que llegaría a ser su gran, y quizá único, amigo. Esta privilegiada posición hizo de Wilson una especie de puente de comunicación entre Scott y sus hombres, quienes recurrían a él para salvar el hermetismo de su jefe o para que mediase en los conflictos.

Unos guantes del equipo utilizado por los expedicionarios británicos Por eso Scott volvió a pedir a Wilson que le acompañase en su segundo intento de llegar al Polo Sur, aunque esta vez en calidad de jefe del equipo científico y, por lo tanto, como encargado de la selección del resto de los científicos, una labor no exenta de complicaciones.

Años atrás, cuando se preparó la expedición del *Discovery*, la comunidad científica había reaccionado con desconfianza a la elección de un militar para dirigirla, sin embargo, el sincero interés de Scott por la ciencia y su exquisito comportamiento con los investigadores había hecho olvidar esos prejuicios; además, los éxitos científicos de la expedición de Shackleton habían reavivado el interés del mundo académico por la investigación antártica.

Y así, aunque Wilson, por su trayectoria profesional, no contaba con los contactos que hubiese podido tener la Royal Society o una influyente universidad, consiguió reunir un buen grupo de investigadores.

Un grupo algo heterogéneo

El equipo científico estaba formado por nueve personas: dos biólogos marinos, Nelson y Lillie, el primero «adinerado, bastante holgazán y con inclinación a la ginebra y a jugar a las

cartas, aunque un buen científico» (Preston, 1999: 112), y el segundo, un reconocido experto en mamíferos marinos pero también algo excéntrico, que afirmaba que en una vida anterior había sido un científico persa y en otra, un sabio romano; tres geólogos, Priestley, que había estado en la expedición de Shackleton, y dos australianos, Taylor, cuya pasión por la geología tan sólo era comparable a su locuacidad, y Debenham, quien después sería el fundador y director del Scott Polar Research Institute; un físico canadiense, Wright; y el meteorólogo Simpson, al que Scott había rechazado para el *Discovery*, pero que ahora era un reputado miembro del servicio meteorológico de la India y posteriormente se convertiría en la máxima autoridad en meteorología antártica. En cierta manera Wilson siguió la forma de seleccionar de Shackleton, evaluando no sólo su historial académico brillante sino también su entusiasmo y sentido del deber, lo que le llevó, posiblemente junto a otros motivos, a incorporar al equipo científico a Cherry-Garrard, pese a que había cursado estudios de humanidades, en calidad de ayudante de zoología, aunque «sus habilidades, en este campo al menos, dejaban mucho que desear»

(Preston, 1999: 111). Todos, con la excepción de Lillie, que sería el biólogo del barco, formarían parte del equipo que desarrollaría su actividad en el continente antártico y, por lo tanto, pasarían allí el invierno.

Mientras Wilson se encargaba de organizar «el mejor y mayor equipo científico que jamás hubiera ido a la Antártida» (Marshall, 1913: 8), Scott se ocupó de seleccionar a los oficiales y al resto de la tripulación. En esta ocasión no tuvo tantas dificultades como para su anterior expedición del *Discovery*, las circunstancias también habían cambiado en muchos aspectos: la hazaña de Shackleton había popularizado la exploración antártica hasta tal punto que, cuando Scott anunció su nueva expedición, inmediatamente se presentaron ocho mil voluntarios, un número veinte veces superior al de los aspirantes a tomar parte en la del *Nimrod*. El Almirantazgo, tan remiso a ceder a sus hombres en la anterior expedición, ahora quería participar en la gloria de la exploración polar y estuvo dispuesto a conceder cuantos oficiales, suboficiales y marineros le fuesen solicitados, e incluso a continuar pagándoles la mitad del sueldo mientras estuvieran en la expedición.

En primer lugar Scott trató de reclutar a aquellos que ya habían estado con él en el *Discovery*, pero, por diversas circunstancias, no le fue posible conseguir a ninguno de los oficiales y tan sólo lo logró con un reducido número de suboficiales, entre los que se encontraban Edgar Evans, William Lashly y Thomas Crean. Los dos primeros habían sido sus compañeros durante el mítico viaje por la Tierra de Victoria, y el tercero, que posteriormente volvería a la Antártida en varias ocasiones, se convertiría en una figura emblemática de la exploración polar de la época.

También Shackleton había recurrido a los hombres del *Discovery* cuando preparaba su expedición. Que hubieran rechazado o aceptado aquella propuesta era considerado por Scott como una muestra de lealtad a su persona o como una traición que nunca olvidaría, salvo en el caso de Wild, quien después del *Discovery* había formado parte del grupo de

Shackleton que a punto estuvo de llegar al Polo Sur, pese a lo cual Scott insistió en que le acompañara. Es muy posible que en esta ocasión Scott dejase a un lado su criterio de traiciones y lealtades por asegurarse una persona que le hubiese podido guiar en toda la ruta. Sin embargo, puesto que ya se había establecido tan fuerte rivalidad entre los dos exploradores británicos, Wild quiso seguir siendo fiel a Shackleton. Por un capricho del destino, esa lealtad le permitió salvar

la vida.

Demasiados militares

Salvo muy pocas excepciones, toda la tripulación seleccionada procedía de la Armada. En parte porque eso permitía a Scott pagar salarios menores, dado que ya recibían media paga del Almirantazgo, pero sobre todo porque el capitán se sentía más cómodo dirigiendo a un personal acostumbrado a la autoridad y disciplina militar. En cuanto a los oficiales, todos ellos fueron también cedidos por la Armada, incluyendo los dos médicos, Levick y Atkinson, que formarían parte del equipo de invernada y que, además de sus obligaciones sanitarias, también realizarían estudios de bacteriología y parasitología. El resto de los oficiales del equipo de tierra lo formaban Campbell, que dirigiría el grupo que exploraría la Tierra de Eduardo VII e invernaría allí; el teniente Bowers, que procedía de la Marina de la India y que se revelaría como un trabajador meticuloso, eficaz e infatigable en todo lo relacionado con la organización del aprovisionamiento; y finalmente el capitán de caballería Oates, que provenía de la alta sociedad y que, como Cherry-Garrard, había colaborado con mil libras a la expedición. Muy pronto su trato sencillo y afable, su capacidad de trabajo y especialmente su profundo conocimiento sobre caballos convertirían a Oates en una pieza clave en los planes de Scott para alcanzar el Polo.

Junto con todos ellos, el equipo contaba con Day, un ingeniero mecánico que había estado con Shackleton como encargado del automóvil, y con Meares, un personaje misterioso, del que siempre se rumoreó que había sido un agente del servicio secreto británico destacado en el norte de la India. Hablaba varios idiomas, incluido el ruso, y se jactaba de haber presenciado la caída de Pekín, de haber luchado en la guerra ruso-japonesa y en la de los Bóers. También había viajado y comerciado con pieles en Siberia y, por tanto, era un buen conocedor de los perros y un experto conductor de trineos, al que se le encargó una de las labores más delicadas e importantes de la expedición: la adquisición de los perros y los caballos.

Su propia experiencia como conferenciante, o el hecho de que Shackleton utilizase en sus charlas un gran despliegue gráfico, llevaron a Scott a comprender la importancia, e incluso los beneficios comerciales, de contar con un buen material gráfico para publicitar, entre los medios de comunicación y la sociedad, los logros de su expedición. Por ello, por sugerencia de Meares, decidió incorporar a su expedición a Ponting, un profesional de la fotografía.

Desde siempre las expediciones científicas o de exploración solían llevar a un experto dibujante para reflejar los paisajes y ayudar a los científicos en sus estudios de animales y plantas; después, prácticamente desde su invención, se habían llevado cámaras fotográficas en las expediciones antárticas, pero ésta sería la primera vez que participaría un fotógrafo profesional o, como Ponting quería que le llamasen, «un artista de la cámara» (VV. AA., 2006: 30).

En total, la expedición estaba compuesta por sesenta y cinco personas, de las que treinta y tres formarían el grupo que pasaría el invierno en la Antártida; el resto era la tripulación del

Terra Nova que volvería con el barco una vez les hubiesen desembarcado allí. Ninguno de ellos, salvo los que procedían del *Discovery* y que, incluyendo a Wilson y al propio Scott, no llegaban a la media docena, tenía la más mínima experiencia polar.

Dos conceptos opuestos de expedición

Si la concepción noruega de una expedición no difería sustancialmente de la británica, las personalidades y trayectorias profesionales de Amundsen y Scott hicieron que sus expediciones fuesen, en muchos aspectos, diametralmente opuestas. Scott era un marino acostumbrado a la organización militar de un buque de guerra, donde existe una estricta jerarquía y una división del trabajo minuciosamente reglamentada para especializar a cada uno en un campo de actividad; donde no se consiente el intrusismo de uno en el campo del otro, ni de forma horizontal, entre compañeros de la misma categoría, ni mucho menos de forma vertical, puesto que nunca se cuestiona la orden de un superior y difícilmente éste realiza trabajos que corresponden a un subordinado.

Esta división de funciones es eficaz, sin lugar a dudas, en un barco de guerra. Durante una acción bélica, cuando el miedo y el nerviosismo del combate se adueñan de la tripulación y reducen sus respuestas espontáneas, la organización que garantiza los mejores resultados es aquella en la que cada uno no tiene más que una única acción que realizar y que, lógicamente, llevará a cabo de forma casi mecánica. Por otra parte, puesto que en una batalla es necesario garantizar el funcionamiento del barco, se debe contar con un número elevado de efectivos –como es lógico, en toda la cadena de mando– que compense la eventualidad de las bajas. Todo esto hace que, incluso en la actualidad, las dotaciones de los barcos de la marina de guerra sean siempre mucho más numerosas que sus equivalentes en la marina mercante.

Sin poder evitarlo, Scott heredó esa estructura mental, y aunque se liberó de ella en algunos aspectos, pues en las marchas todos tiraban del trineo en un plano de igualdad, le resultó imposible en otros muchos: realmente creía que así era como tenía que funcionar un barco y, también, una expedición.

Amundsen, por el contrario, procedía de una familia de navieros y había navegado en sus propios barcos, donde, sin la presión de pensar en las bajas de una batalla, las tripulaciones se reducían al mínimo para tratar de conseguir los mayores beneficios comerciales posibles.

Además, para adquirir experiencia de navegación entre los hielos se había enrolado en un barco pesquero donde, puesto que las ganancias eran a comisión de lo capturado, por el propio interés de la tripulación también se buscaba que el número de personas fuera el mínimo imprescindible. Asimismo, Amundsen no pretendía llevar a cabo un programa científico como Scott, por lo que no incorporó a su equipo ningún científico.

Shackleton en su expedición había llegado a una solución intermedia. Dada su procedencia de la marina mercante, había heredado el esquema de organización de los barcos de carga y transporte y lo había conjugado con la necesidad de realizar investigaciones científicas, alcanzando una economía de recursos que le permitió que su equipo de invernada estuviera formado por dieciséis hombres, la mitad que el de Scott.

Con esta forma de pensar, Amundsen preparó una expedición de reducido tamaño, consistente en una tripulación de diez hombres para el *Fram* y otros nueve, incluyéndose él, para el equipo que iba a invernar en la Antártida. Un equipo reducido implica que no se puede prescindir de ninguno de sus integrantes; pero, mientras que en un barco de guerra eso es intrínsecamente inconcebible, para Amundsen el que cada uno de sus hombres se supiese imprescindible contribuía psicológicamente a que todos se sintieran una parte integrante y vital del conjunto, estimulando el espíritu de equipo y de colaboración entre todos ellos.

Amundsen busca experiencia y fidelidad

Para el equipo que iba a invernar y a acometer la marcha al Polo, Amundsen quiso reunir a hombres que tuviesen la mayor experiencia polar posible, aunque él mismo reconocía que eso tenía ventajas e inconvenientes. La ventaja era que los conocimientos de unos complementarían los de los otros, creando un equipo conjuntado

capaz de afrontar cualquier dificultad; pero también tenía el inconveniente de que algunos miembros podían pensar que tenían más conocimientos que el resto y que no se les valoraba en la misma proporción, lo que podría desembocar en fuertes tensiones en el conjunto. Pese a esa amenaza, que luego se demostró real, Amundsen prefirió buscar los hombres «con la mayor experiencia posible» (Amundsen, vol. I, 2001: 51).

Y eso hizo. Lentamente y con la meticulosidad que le caracterizaba, fue buscando y configurando un equipo de expertos. Uno de los primeros elegidos fue Helmer-Hanssen, con quien ya había estado en el paso del Noroeste, donde demostró poseer una habilidad innata para conducir trineos de perros, lo que hizo de él, en opinión de Amundsen, uno de los mejores de su país en ese difícil arte. También del *Gjoa* procedía el cocinero, Lindstrom, que tenía la habilidad de convertir cualquier guiso en un manjar y de seguir haciéndolo durante semanas y semanas, compaginando la variedad con el valor nutritivo necesario para el trabajo en un entorno extremo. Igualmente, Bjaaland, el campeón de esquí, formó parte del equipo casi desde sus orígenes, puesto que a sus facultades como esquiador y conocedor de las superficies heladas se unían tanto su destreza para fabricar esquís como su habilidad para modificar las fijaciones de las botas a éstos, de forma que se adaptasen a las condiciones del terreno, algo que podía ser de gran utilidad dado que desconocían las condiciones del hielo y la nieve que les esperaban.

Otro de los seleccionados fue Wisting, que había trabajado en el acondicionamiento del *Fram*; tenía una dilatada experiencia en barcos ya que había cazado ballenas durante años y, aunque ni era un experto esquiador ni un consumado conductor de trineos, estaba muy acostumbrado a trabajar con bajas temperaturas, lo que le hacía ideal para la expedición.

También incorporó a Stubberud, el carpintero que construyó la casa desmontable que sería su hogar en la Antártida, garantizando con su presencia que todos los problemas que pudiesen aparecer relacionados con la habitabilidad fueran eficazmente resueltos.

Pese a que el propio Amundsen tenía experiencia en la navegación entre hielos, contrató a un reconocido experto en la materia, porque quería asegurarse una navegación sin peligros y lo más rápida posible para alcanzar la Antártida. Siguiendo su criterio, sin lugar a dudas particular y cuestionable, tampoco esta vez llevó médico en la expedición. Amundsen, siempre receloso ante la posibilidad de que alguien minase su autoridad, estaba firmemente convencido de que en

una expedición la figura del médico, por sus propias funciones y atribuciones, podía llegar a convertirse en una amenaza al mando, algo que él no estaba dispuesto a consentir. En cierta forma para tratar de paliar la posibilidad de que se repitiese la trágica experiencia del paso del Noroeste, donde perdió a un hombre por enfermedad, envió a dos personas de su equipo a realizar diversos cursillos en hospitales noruegos.

Fidelidad ante todo

Así siguió formando su equipo, sometiendo a los candidatos a largas entrevistas en las que trataba de captar lo mejor posible su personalidad, ya que siempre tenía muy presentes los problemas mentales que surgieron en el *Bélgica* y no estaba dispuesto a que se repitiesen en su expedición. También buscaba una fidelidad incondicional en sus hombres, que, aunque ya tenía asegurada por la figura mítica en que se había convertido, quería reforzar incluyendo en el contrato una cláusula que decía: «Juro por mi honor que obedeceré al jefe de la expedición siempre y en todo, y prometo trabajar por el éxito con todas mis fuerzas»

(Huntford, 1999: 249). Sin lugar a dudas eran otros tiempos, en los que la palabra dada tenía un valor sagrado.

Sin embargo, todas las precauciones de Amundsen en la selección de sus hombres se vieron seriamente comprometidas cuando Nansen le pidió que incluyese a Johansen, que había sido su compañero en el intento de alcanzar el Polo Norte y con el que terminó caminando quince meses por el casquete ártico. Cuando regresó de aquel épico viaje se convirtió, como Nansen, en un héroe nacional, pero mientras que a aquél su formación y personalidad le permitieron desarrollar una actividad profesional cada vez de mayor trascendencia política y social, Johansen no supo afrontar ni el desafío de ser un segundón, ni los sinsabores de vivir alejado del ambiente de las expediciones polares, donde se sentía a gusto y se sabía capaz y experimentado. Aunque fue nombrado capitán del ejército, lo que le aseguraba una fuente permanente de ingresos, poco a poco se fue desmoronando hasta convertirse en un bebedor del que mujer, familia y amigos terminaron por renegar y al que el ejército acabaría por expulsar.

Durante años Johansen acudió una y otra vez a Nansen para pedirle prestado un dinero que convertía al instante en bebida, hundiéndose cada vez más profesional, social y personalmente. Su vida ya parecía abocada al desastre cuando se enteró de la preparación de la expedición de Amundsen, en muchos aspectos similar a la suya con

Nansen, y escribió para ofrecerse. En efecto era un magnífico esquiador, un gran conductor de trineos y uno de los hombres más experimentados para sobrevivir en el hielo, pero por nada del mundo Amundsen quería introducir en su equipo una persona que tuviera problemas con la bebida. Su respuesta hubiera sido una tajante negativa pero el propio Nansen le pidió que lo aceptase. Amundsen no podía contradecir a su gran benefactor y tuvo que admitirle, evidentemente con la condición de que dejase por completo la bebida, cosa que Johansen hizo de inmediato.

Es muy posible que la negativa inicial de Amundsen a incluirle no estuviese motivada sólo por los problemas con el alcohol, sino porque recelara de que Johansen pudiera ser mejor explorador que él. Amundsen, que se había sacado su título de capitán de barco para no tener que dividir la autoridad y que no quería un médico por miedo a que le cuestionase como jefe, ahora, en lo que pensaba que iba a ser la empresa más importante de su vida, no



podía tolerar que la presencia de Johansen pudiese amenazar su liderazgo indiscutible ante sus hombres.

Un noruego con Scott

Con poco presupuesto para acondicionar el *Terra Nova*, el teniente Evans tuvo que echar mano de toda su imaginación y de la ayuda incondicional de un buen número de suboficiales del *Discovery*, que dedicaron los sábados y domingos a trabajar de forma gratuita en el barco. Entre estos voluntarios se encontraba el capitán Oates, que sabía conjugar sus formas de caballero con un comportamiento tan sencillo y campechano con los trabajadores que difícilmente se podía sospechar su elevada posición social. Mientras el barco se preparaba, Scott seleccionaba el material polar; para ello en parte se basó en Shackleton y encargó a un fabricante noruego los mismos tipos de trineos que éste había utilizado en su expedición. También acudió a Nansen para pedirle que localizara en su país un terreno donde probar el trineo motorizado que estaba desarrollando en condiciones similares al hielo antártico. Éste no sólo le encontró un lugar

adecuado sino que estuvo presente en las pruebas, porque, aunque dudaba de la utilidad de aquel artefacto, tenía curiosidad por verlo en funcionamiento.

Durante varios años, Scott desarrolló un trineo con motor para desplazarse en la Antártida. Su novedoso sistema de tracción por cadenas sería el antecesor del tanque de la Primera Guerra Mundial A diferencia de Nansen, para Scott, que estaba muy interesado en el mundo de la tecnología, el transporte motorizado tenía un atractivo irresistible. Antes incluso de hacer pública su expedición, Scott había estado buscando en el mundo del motor un patrocinador dispuesto a financiar el desarrollo de un trineo motorizado, y cuando lo encontró puso a Skelton al frente del proyecto. Fue una decisión acertada, aunque posteriormente las circunstancias se encargasen de envenenarla. Su antiguo jefe de máquinas en el *Discovery*, además de ser un magnífico ingeniero, conocía cómo era la superficie de la Barrera y, todavía más importante, creía firmemente en el trineo motorizado, ya que había sido él mismo quien lo había concebido.

Cuando, tres meses antes de partir el *Terra Nova*, iban a tener lugar en Noruega las pruebas del último de los modelos que había fabricado, Skelton ya llevaba tres años trabajando en el proyecto, es decir, lo había iniciado cuando Shackleton todavía estaba preparando su

expedición, y mientras éste estaba en la Antártida ya había realizado unas pruebas en Francia, que, aunque no lograron mover el ingenio más que un centenar de metros, a Skelton le proporcionaron la seguridad de que iba por el camino correcto. En contraste con el simple automóvil que había llevado Shackleton a la Antártida, el trineo motorizado que había desarrollado Skelton era un vehículo completamente nuevo, tanto en apariencia externa como en el método de tracción, que estaba basado en un novedoso sistema de cadenas que realmente fueron la avanzadilla de las orugas de los tanques23.

Durante el viaje a Noruega para las pruebas, Scott comentaría sucintamente sus planes a Nansen. Como en el caso de Shackleton, éste se mostró perplejo ante la idea de Scott de basar el progreso de su expedición en caballos manchurianos y luego en tirar ellos mismos de los trineos, relegando a los perros a un papel meramente auxiliar. Sabía que era una equivocación y trató de influir sobre Scott, pero sin conseguir nada, puesto que para el británico el que Shackleton se hubiera quedado a tan poca distancia del Polo era la mejor prueba de que los caballos, complementados por los hombres, eran el sistema de

arrastre que le permitiría alcanzar su objetivo.

Una avería afortunada

Nansen también aprovechó el viaje de Scott para presentarle a Gran, un joven esquiador noruego que, después de haber escuchado una conferencia de Shackleton sobre la Antártida, había decidido organizar su propia expedición al continente helado. Una idea que Nansen, aunque sabía que Gran pertenecía a una familia adinerada, consideraba que estaba fuera de sus posibilidades, por lo que decidió sugerir a Scott la conveniencia de incluir entre su equipo a este experimentado esquiador. La sugerencia no pareció gustarle a Scott, que por toda respuesta se limitó a invitar a Gran a las pruebas del trineo motorizado que iban a tener lugar al día siguiente. Un acontecimiento que tendría mucha más importancia para los dos de la que le dieron en ese momento.

Los ensayos se iban a realizar sobre la superficie de un lago helado en las proximidades de Oslo. Acababan de iniciarse las pruebas a primera hora de la mañana cuando se produjo la rotura de uno de los ejes de transmisión. Con un eje roto el trineo quedó completamente inmovilizado ante el estupor y disgusto de los allí presentes, sobre todo de Scott, que al día siguiente tenía que volver a Londres. Se encontraban a unos 10 kilómetros de la ciudad más próxima donde se pudiera mecanizar una pieza de repuesto. En aquel momento, Gran vio que se le presentaba la oportunidad de demostrar lo que un buen esquiador era capaz de hacer y, poniendo la pieza en una mochila, se lanzó monte abajo en busca de un tornero que pudiese solucionar el problema. Para sorpresa de todos, y en particular de Scott, pocas horas después estaba de regreso: había bajado, buscado un taller, le habían fabricado una nueva pieza y había subido; en total había recorrido 20 kilómetros con una mochila cargada con cerca de quince kilos y, todo ello, tan sólo en cinco horas. Por primera vez Scott comprendió todo el potencial que para el transporte por la nieve tenían unos esquís, siempre que fuesen utilizados por un buen profesional.

Poco tiempo después el trineo volvió a funcionar y comenzó a desplazarse por la helada superficie arrastrando tres toneladas a una velocidad de siete kilómetros por hora. Un simple cálculo llevó a Scott a la conclusión de que en poco más de cincuenta horas podía atravesar toda la Barrera. Era evidente que tenía en sus manos un sistema de tracción que, además de revolucionar la exploración polar, podía llevarle al Polo Sur. Esa tarde tuvo una pequeña conversación con

Gran para invitarle a formar parte de su expedición, con la misión de enseñar a sus hombres a esquiar. El noruego comentaría después: «Me quedé tan asombrado que pasó un tiempo hasta que pude recuperarme... nunca había podido imaginar el recibir semejante invitación» (Gran, 1984: 12). Lógicamente, Gran aceptó. Había pasado lo que Nansen había previsto.

Antes de que Scott, exultante con los resultados, se volviese a Gran Bretaña, Gran le acompañó a una reunión con Amundsen que había sido acordada a través de su hermano Leon. Scott deseaba proponerle una cooperación científica en el campo del geomagnetismo, llevando a cabo medidas simultáneas en las regiones polares del Norte y del Sur. Pero no se pudo localizar a Amundsen y ni siquiera en su casa supieron dar razón de dónde se encontraba. «Si Scott estaba muy disgustado –escribiría Gran– yo estaba profundamente avergonzado» (Gran, 1984: 12). La causa de la súbita y misteriosa desaparición de Amundsen se comprendería varios meses después cuando hizo públicos sus planes de competir con Scott por el Polo Sur. Aunque Amundsen llevaba casi un año fingiendo ante todo el mundo, sospechó que no iba a ser capaz de mantener esa farsa ante un rival que, sin malicia ni doblez, venía a hablarle de cooperación. Sin quererlo, Scott le había puesto en un serio compromiso.

Una triste recompensa

Pese al entusiasmo de Scott, Skelton sabía que todavía quedaba mucho trabajo para que el trineo funcionase correctamente; aquello no había sido más que una prueba de unas pocas horas y aun así él había detectado un elevado número de fallos que tendrían que corregirse.

Además, era consciente de que las condiciones en que se había ensayado no iban a ser las mismas que tendría que soportar en la Barrera. Pero también Skelton estaba contento, tenía tiempo por delante para corregir los fallos e incluso para mejorar el conjunto. Después vendría el momento de probarlo en la Antártida.

Por desgracia muy pronto sus sueños se vinieron abajo. Skelton siempre había dado por supuesto que sería el segundo de la expedición, dado que, después de Scott, era el oficial de mayor graduación; sin embargo, al regresar de Noruega recibió una carta de Scott en la que le ponía al corriente del compromiso que había asumido hacía dos años para que ese puesto fuera para el teniente Evans. Pese a la desilusión que le causó, se ofreció a renunciar a su categoría con tal de seguir formando parte de la expedición, aunque fuese bajo las órdenes de Evans, pero éste se mantuvo inflexible y se

negó incluso a aceptar esa generosa solución.

Skelton, resignado y dolido, lo dejó todo en manos de su antiguo jefe y amigo, al que llegaría a escribirle: «Me importa todo un bledo, pero sé justo» (Preston, 1999: 104). Scott se encontraba atrapado entre dos compromisos, uno asociado a la lealtad para con Skelton y otro guiado por el interés de poder llevar a cabo su ansiada expedición sin fricciones con Evans, y en el enfrentamiento venció el segundo. Decisión que acarrearía consecuencias muy negativas para la expedición.

Nuevas tecnologías

El trineo motorizado no fue el único desarrollo tecnológico que llamó la atención de Scott.

La aviación acababa de levantar el vuelo24 y por todas partes surgían pioneros que arriesgaban sus fortunas, y sus vidas, tratando de lograr un nuevo récord que acrecentase la confianza de los empresarios en el nuevo y revolucionario sistema de transporte. También las incipientes compañías aéreas buscaban desafíos que les permitiesen publicitar lo que consideraban el medio de viajar del futuro, y una de ellas ofreció a Scott uno de sus aparatos. Para desconcierto de todos, Scott, que siempre se sentía atraído por las novedades tecnológicas, en este caso consideró que era un desarrollo todavía demasiado experimental y rechazó el ofrecimiento. Posiblemente tuviera razón, aunque puede que sus prejuicios como marino le jugasen una mala pasada. Quien no pudo resistir el atractivo de volar fue su mujer Kathleen, que mientras él estaba en la Antártida se convirtió en la segunda mujer inglesa que se elevó en un avión.

Scott también estuvo muy interesado en el tema de las comunicaciones. Hacía poco que se había establecido la telegrafía sin hilos y estuvo tratando de incorporar un equipo a su expedición, pero en aquellos momentos todavía eran instalaciones pesadas, voluminosas y

de difícil montaje. Además, para poder comunicarse con Australia o Nueva Zelanda tenía que montar una estación repetidora en las islas Macquarie, lo que terminó por desanimarle.

Inquietudes de última hora

Los últimos meses fueron activos no sólo desde el punto de vista de concluir los preparativos. De repente, la seguridad de que no tendría competidores en su marcha hacia el Polo comenzó a disiparse.

Primero fue Peary, el explorador norteamericano que reclamaba haber llegado el primero al Polo Norte, quien le escribió para preguntarle si tendría inconveniente en que Estados Unidos organizase su propia expedición también con el objetivo de llegar al Polo Sur, aunque partiendo desde el mar de Weddell. Si bien oficialmente su contestación fue muy cortés y cooperativa, la realidad es que trató de que la Royal Geographical Society presionase sobre su homóloga estadounidense para obstaculizar el proyecto. Afortunadamente poco después los problemas para conseguir fondos dieron al traste con el intento del americano. Scott volvía a tener el camino libre, aunque por poco tiempo.

Una vez más, Shackleton volvió a los titulares de los periódicos anunciando una nueva expedición para el año siguiente, y aunque no pretendía llegar al Polo, e incluso proponía colaborar científicamente con su antiguo jefe, provocó tan aireada reacción por parte de Scott que en uno de sus clásicos arrebatos llegó hasta a escribir al presidente de la Royal Geographical Society en los siguientes términos: «Antes de partir quiero que quede claro que me siento libre de ir donde considere oportuno, sin que nadie me pueda reprochar que estoy entrando sin autorización en su zona» (Preston, 1999: 122). Como si todo hubiera sido una broma para hacerle perder los estribos, cosa que evidentemente consiguió, poco después Shackleton retiraría su propuesta.

Lo que sí hizo estallar de indignación, en este caso a la propia Royal Geographical Society, fue el anuncio de que una expedición alemana saldría, como los americanos, del mar de Weddell, para alcanzar el Polo Sur y desde allí dirigirse a la zona de McMurdo, realizando la primera travesía de la Antártida. La respuesta no se hizo esperar y, como si se tratase de una violación territorial, los británicos escribieron una dura réplica a Berlín poco menos que solicitando un compromiso para que les dejaran el camino libre. Como parecía que el organizar expediciones al Polo se hubiera convertido en una epidemia que se extendía rápidamente por todo el planeta, hasta los japoneses manifestaron su disposición de preparar una expedición con intenciones de alcanzarlo.

Un mantel para el observatorio

Después de los largos meses de trabajo, la expedición noruega estaba preparada y todo era expectación en el pequeño país, donde incluso su rey Haakon VII y la reina Maud realizaron una visita al *Fram*. El acto, aunque suponía el respaldo de las máximas

autoridades de Noruega, no podía compararse en fastuosidad y esplendor con las visitas realizadas por los soberanos ingleses, primero al *Discovery* y luego al *Nimrod*. Finalmente, el 3 de junio de 1909, el *Fram* dejó el puerto de Oslo y un día después recaló enfrente de la finca de Amundsen para recoger la casa prefabricada, que «oficialmente» era un observatorio magnético, y que había sido construida en su propiedad. Como cabía esperar, todos los miembros de la expedición se sorprendieron por sus grandes dimensiones y el cuidado con que se había elaborado su interior hasta en los más mínimos detalles. Uno de los expedicionarios incluso llegaría a escribir esa noche en su diario: «Puedo entender que quieran estar calientes mientras hacen sus observaciones, pero lo que no puedo ni imaginar es para qué quieren un mantel en la mesa» (Amundsen, vol. I, 2001: 93).

Durante horas tuvo lugar una frenética actividad para desmontarla y transportarla al barco.

Todo se desarrolló con la precisión que Amundsen había calculado y justo con las primeras horas del 7 de junio, aniversario de la independencia de Noruega, bajo un cielo limpio y despejado, el *Fram* zarpó sin más despedida que unos melancólicos pañuelos blancos que agitaban unos pocos familiares de Amundsen. Mientras se alejaban, algunos de los que le habían acompañado en el *Gjoa* rememoraron aquella otra despedida bajo la lluvia, en la que escapaban como furtivos para abrir el paso del Noroeste.

Posiblemente aquí podría haber comenzado el viaje del *Fram* a la Antártida, pero Amundsen, con la meticulosidad que le caracterizaba, quería hacer antes un corto viaje para comprobar el funcionamiento del nuevo motor diésel, familiarizarse con la forma en que navegaba el barco en alta mar y asegurarse de que todos los miembros de su equipo se compenetraban entre sí. Además, pensaba aprovechar esos días para llevar a cabo una serie de investigaciones oceanográficas en el mar del Norte que Nansen le había solicitado para sus estudios.

Durante un mes, barco y tripulación se probaron mutuamente mientras realizaban el crucero de investigación, hasta que a primeros de julio regresaron con los datos oceanográficos, la identificación de una serie de problemas en el motor y el cese por incompetente del ingeniero que llevaban. Poco tiempo después, solucionados los problemas técnicos y con un nuevo ingeniero sueco a bordo, todo estaba listo y Amundsen se dirigió hacia una pequeña isla que había alquilado donde, desde hacía semanas, estaban los perros groenlandeses que había adquirido, al cuidado de dos viejos

tripulantes del *Fram*: el cocinero Lindstrom y Sverre Hassel, uno de los mejores conductores de trineo de perros que ahora se dedicaba a la labor más cómoda y tranquila de oficial de aduanas.

Desde que había empezado a organizar la expedición, Amundsen había deseado que Hassel se uniera a su equipo pero no lo había conseguido; la estabilidad de su puesto pesaba más que nuevas aventuras sobre el hielo. Así que, como buen conocedor de hombres, ideó una estrategia diferente: pedirle únicamente que se hiciese cargo, junto a su viejo amigo Lindstrom, de los perros y que comenzase a entrenarlos. Semanas después, cuando había

cogido apego a aquellos animales indómitos pero nobles y los recuerdos de los tiempos vividos sobre el hielo volvieron a tomar cuerpo en su alma, Amundsen creyó llegado el momento de hacerle una nueva proposición: que acompañase a los perros en su travesía hasta San Francisco y, como había previsto, su única objeción fue que su Servicio de Aduanas autorizase el viaje, algo que Amundsen ya había conseguido con anterioridad.

Evidentemente en aquel momento Hassel ni sabía que el *Fram* nunca llegaría a San Francisco, ni mucho menos podía imaginarse que él tendría el honor de acompañar a Amundsen en la larga marcha hasta el Polo Sur.

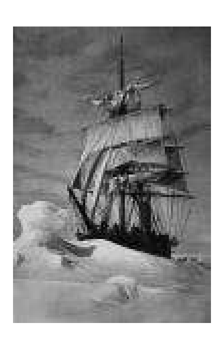
20 De hecho Teddy Evans llegaría a almirante y se le otorgaría el título nobiliario de Lord Mountevans.

21 Aunque en un primer momento se aceptó que únicamente Peary había llegado al Polo Norte, tachándose a Cook de farsante, en la actualidad también existen serias dudas sobre si el propio Peary lo alcanzó.

22 El *pemmican* es un alimento concentrado formado por carne seca molida y bayas desecadas, que aportan proteínas y vitaminas, respectivamente, mezcladas con grasas, que además de suministrar calorías hacen de aglutinante. El resultado es una especie de pasta hipercalórica que pesa poco y no enmohece, hasta el punto de que, convenientemente envasada, puede almacenarse durante décadas. Ya era utilizada por los nativos de América del Norte y luego se convertiría en el alimento básico de todas las expediciones árticas y antárticas.

23 Los primeros tanques aparecieron pocos años después, durante la Primera Guerra Mundial.

24 En Europa el primer vuelo con motor tuvo lugar en 1907 y dos años después un avión atravesó el Canal de la Mancha.



EL LARGO VIAJE AL SUR

El Terra Nova *se hace a la mar FINALMENTE todo estuvo preparado y el 1 de junio de 1910 se repitieron las escenas que ya había conocido Scott en el Discovery. Una entusiasta multitud, donde destacaban altos cargos del gobierno y un nutrido conjunto de almirantes, abarrotaba los muelles para despedir a la nueva expedición polar británica, de la que nadie dudaba que traería al regresar el preciado trofeo del Polo. Poco antes de zarpar, y aunque no era un barco de la Armada, izan la Enseña Blanca, una generosa prerrogativa que le concedió el Almirantazgo al autorizar su inscripción temporal en el restringido y selecto club del Royal Yacht Squadron. Aunque la inscripción había costado a la expedición la respetable cifra de cien libras, le reportaba no sólo el prestigio de navegar bajo esta especie de talismán exclusivo de la marina de guerra británica, sino que excluía al Terra Nova de cumplir la normativa que afectaba a los barcos mercantes. Paradojas del destino, en su lento descenso por el Támesis, el barco de Scott se cruzó con el Discovery que estaba amarrado a puerto. Poco después, cubierto de banderas y con la tripulación formada en cubierta, el Terra Nova pasó por delante de la British Home Fleet, la mayor fuerza naval del mundo, entre saludos marciales y vítores enfervorizados.*

No sería ésta la única despedida que protagonizó el barco. En Cardiff, donde acudieron para cargar carbón, volvieron a recibir un baño de multitudes y un espléndido banquete en su honor. En el transcurso del mismo, el alcalde ofreció mil libras a las necesitadas arcas de la expedición, todo ello entre vítores y discursos que enaltecían el orgullo patrio, recordando una y otra vez la vitalidad de la nación y el continuo renacer del Imperio.

Durante la cena, el suboficial Edgar Evans, un veterano del *Discovery* que luego acompañaría a Scott hasta el Polo, puesto que era el único miembro de la tripulación que había nacido en la región, tuvo un protagonismo especial e incluso llegó a pronunciar unas palabras después del capitán. La euforia de la ocasión y su afición por la bebida hicieron que esa noche se necesitaran seis hombres para subirle al barco.

El Terra Nova *, navío de la expedición de Scott, que después de un viaje de 25 000 kilómetros tuvo que atravesar el compacto mar de hielo que rodea la Antártida*

El 15 de junio, el *Terra Nova* abandonaría definitivamente Gran Bretaña iniciando su larga travesía hacia el Sur al mando del segundo de la expedición, el teniente Evans, ya que Scott quiso aprovechar el poco tiempo del que todavía disponía para continuar con sus conferencias y gestiones con la prensa encaminadas a tratar de recaudar más fondos. Pocos días después, Scott tendría una tercera despedida, esta vez en la estación de Waterloo, donde cogió un tren que le llevaría al barco correo que le conduciría a Sudáfrica. En aquella ocasión entre las personas que le despidieron se encontraba un viejo conocido, Shackleton, que se acercó a desearle suerte; y también el responsable de la expedición alemana a la Antártida, Wilhelm Filchner, quien, sorprendido por la furibunda reacción que su propuesta había tenido en la Royal Geographical Society, había decidido ir a Londres a entrevistarse directamente con Scott para aclarar malentendidos. El encuentro entre los exploradores no pudo ser más cordial y pronto llegaron a un acuerdo entre ellos, cuyo colofón fue una frase pronunciada por Scott desde la ventanilla del tren y dirigida a Filchner: «Nos vemos en el Polo Sur» (Crane, 2006: 411).

Zarpa el Fram *Con las reparaciones realizadas, el casco nuevamente impermeabilizado, las últimas provisiones y equipos almacenados, y con varios cientos de fardos de pescado seco para los perros, que ocupaban todo el espacio disponible, ya no faltaba nada más que subir a bordo, excepto a «nuestros pequeños marineros», como se referían al centenar de perros que les acompañarían. Amundsen estaba ansioso por zarpar de una vez, llevaba casi un año manejando el difícil juego de esconder sus intenciones a propios y ajenos, habían sido meses de temer que una palabra equivocada a la prensa, a sus proveedores, a sus amigos o incluso a sus compañeros pudiese levantar sospechas y dar al traste con toda la expedición, incluso con su carrera como explorador. Fueron decenas de charlas, cientos de entrevistas, miles de conversaciones en las que había tenido que cuidar cada una de sus frases, evitando que la precipitación hiciese aflorar algo de lo que planeaba en secreto. Por fin podía dejar atrás esa preocupación que le había atormentado añadiendo una tensión adicional al ya de por sí extenuante trabajo de preparar una expedición, y más con el detalle con que a él le gustaba organizarlo todo. Estaba convencido de que de esa preparación previa dependía el éxito de lo planeado.*

El momento de zarpar se aproximaba y Amundsen, además, tenía un motivo adicional para estar contento. Mientras estaba realizando el viaje de pruebas había recibido una carta de don Pedro Christophersen, un noruego que hacía décadas había emigrado a la Argentina, donde había amasado una considerable fortuna, y que al

enterarse del viaje del *Fram* quería contribuir generosamente a la expedición. Las angustias económicas de Amundsen parecían disiparse o al menos atenuarse.

Por el fin llegó el momento. El 9 de agosto, cuando el *Terra Nova* ya se encontraba aproximándose a Sudáfrica, comenzaron a subir a los perros a bordo y, una vez concluida la operación, sin más espectadores que un puñado de amigos, dio comienzo un largo viaje de cinco meses en los que tendrían que recorrer más de 25 000 kilómetros para llegar a un

destino que, en ese momento, nadie más que él conocía: la Bahía de las Ballenas en la Gran Barrera de hielo.

Horas después las costas de Noruega comenzaron a desdibujarse en la distancia. Por el momento todo iba bien, pero el calvario de mantener silencio, de guardar su secreto, todavía no había terminado. Aún tenía que explicar a sus compañeros el cambio de planes y ellos tendrían que decidir, libremente, si estaban dispuestos a acompañarle en la empresa más arriesgada que jamás podrían emprender. No sólo afrontarían con él una larga marcha hacia el Polo Sur llena de peligros por un territorio completamente desconocido, sino también la humillación, el deshonor y el rechazo de sus compatriotas en caso de que no fuesen capaces de lograrlo.

Hasta hacía poco, solamente él y su hermano Leon habían asumido ese desafío, después tuvo que poner al corriente a los oficiales del *Fram*, para que pudiesen preparar la ruta y dentro de poco tendría que presentarse ante el resto de sus hombres y proponerles el cambio. Los conocía y sabía de su decisión y lealtad, pero, aunque quisiera, no podía aventurar cuál iba a ser su reacción. Mientras tanto, era consciente de que estaban desconcertados y comenzaban a hacer conjeturas; primero habían sido las descomunales dimensiones de la caseta de observación y luego el tema de los perros. Sabía que era del todo ilógico embarcarlos en Noruega para tener que rodear con ellos toda América del Sur, cuando podían haberlos comprado en Alaska, donde también había magníficos ejemplares.

Amundsen era consciente de todas estas cavilaciones de su gente y, como persona habituada a convivir en ambientes pequeños y cerrados, sabía que los secretos tienden a corromper el ambiente, pero todavía tenía que esperar para poder contárselo. Había considerado todas las posibilidades hasta el más mínimo detalle y ahora tenía que cumplir escrupulosamente el plan trazado. Hasta Madeira no podía decirles nada, y allí, en aquella pequeña isla, se decidiría su propio destino y el

de todos ellos, cualquiera que éste fuese.

Scott pone rumbo a Melbourne Los compromisos económicos habían demorado la partida de Scott, quien, junto con Kathleen y las esposas del teniente Evans y de Wilson, tomó un barco correo bastante más rápido que el Terra Nova para dirigirse a Ciudad del Cabo, en Sudáfrica, donde esperarían a la expedición. El viaje no resultó muy agradable para ninguna de las tres esposas, que además de sufrir continuos mareos se vieron obligadas a una intensa convivencia donde sus diferentes personalidades no pudieron sino chocar. Especialmente difícil fue la relación entre Kathleen y la mujer de Evans, que de continuo medían sus fuerzas y se observaban mutuamente con recelo, convencidas de que cada una estaba planeando todo tipo de tácticas encubiertas para horadar la autoridad del marido de la otra. Si el viaje por mar fue un pequeño infierno, el panorama de tener que esperar dos semanas hasta que llegase el Terra Nova tampoco se presentaba nada halagüeño. Por si fuera poco, Scott se encontró con la desagradable sorpresa de que el gobierno de Sudáfrica no estaba dispuesto a contribuir a la expedición más que con la irrisoria cantidad de 500 libras. Luego, después de muchos esfuerzos, lograría conseguir una cantidad similar con aportaciones privadas.

A bordo del *Terra Nova* la situación era muy diferente, si bien es verdad que el barco se desplazaba con exasperante lentitud, tanto que Wilson llegaría a decir que no tenía más que dos velocidades, «la lenta y la más lenta» (Williams, 2008: 208). Pero el ambiente no podía ser mejor. Como en la expedición del *Discovery* o en la del *Nimrod*, todos eran conscientes de que habían sido elegidos entre muchos para formar parte de una misión importante, de que iban a tener el privilegio de conocer un lugar mítico del que podrían hablar durante el resto de sus vidas y de que, también, esta aventura supondría un avance importante en su carrera profesional y en su estatus social. Además, el teniente Evans sabía compaginar sus innegables dotes de mando con una aproximación sincera a la tripulación, que le obedecía con gusto; por otra parte, la humanidad de Wilson, unida a su entusiasmo y su sencillez, lograría que desaparecieran las suspicacias entre los científicos y la tripulación del barco y, por si todo esto fuera poco, el espíritu campechano de Oates y su disposición por los trabajos más duros le convirtieron, en palabras de Evans, «en el oficial más apreciado por la tripulación» (Preston, 1999: 125). Sin lugar a dudas, cuando el *Terra Nova* llegó a Ciudad del Cabo, era un «barco feliz» donde todos cumplían sus obligaciones con disciplina y sentido del humor.

Cuando Scott comprueba el trabajo realizado con un grupo de personas hasta hace poco tan heterogéneo, llega a escribir: «Nunca he

visto un grupo más entusiasta» (Crane, 2006: 419).

Sin embargo, de repente, cambia el plan inicial de seguir con las tres mujeres en otro barco correo hasta Melbourne (Australia), ordena a Wilson que las acompañe y él se incorpora al *Terra Nova*. Como cabía esperar, este cambio de planes no gustó nada a Evans, con quien había acordado que sería él quien llevaría el barco desde Gran Bretaña hasta Nueva Zelanda, y se lo tomó poco menos que como un humillante relevo de funciones. Los biógrafos no se ponen de acuerdo en las razones para tal cambio de opinión; algunos piensan que, alertado por Kathleen, quiso evitar que su segundo en el mando continuase ganando popularidad en el barco, como hacía años le había pasado con Shackleton; mientras que otros consideran que Scott quiso aprovechar ese viaje para conocer mejor a los hombres que había seleccionado y con los que iba a afrontar los peligros de la expedición; por último, algunos opinan, maliciosamente, que Scott no podía soportar más la quisquillosa relación entre las tres mujeres.

Los noruegos llegan a Madeira Un mes después de haber dejado definitivamente su país, el Fram llegaba a Madeira. Aquella pequeña isla del Atlántico se había convertido en algo más que un puerto donde recalar: allí se encontraba la auténtica encrucijada del viaje de Amundsen. Hasta aquí estaban siguiendo los planes que durante varios años había expuesto una y otra vez ante el público más diverso, desde estudiantes hasta la Casa Real, pasando por empresarios y miembros de las más destacadas sociedades geográficas; de acuerdo a estos planes «oficiales», deberían atravesar el océano Atlántico, doblar el cabo de Hornos, subir la costa sudamericana del Pacífico hasta San Francisco y, una vez allí, continuar subiendo hasta el estrecho de Bering y penetrar en el océano Ártico. Pero sus auténticos planes eran otros: a partir de Madeira, si sus compañeros le secundaban, el Fram

desaparecería y se convertiría en un barco fantasma que nadie podría saber dónde se encentraba y cuando llegasen a saberlo ya sería demasiado tarde.

Minuciosamente había calculado la autonomía del barco. Desde este punto, el *Fram* podía llegar hasta la Antártida, desembarcarles en la Gran Barrera y volver a Buenos Aires sin tener que recalar en ningún otro puerto. Luego, si todos aceptaban la decisión que Amundsen les iba a proponer, ya nadie podría detenerlos.

Nada más atracar, un oficial médico subió a bordo para llevar a cabo la rutinaria inspección sanitaria, pero «se apresuró a marcharse cuando se encontró con aquella jauría de perros que abrían

amenazadoras sus fauces hacia él» (Amundsen, vol. I, 2001: 126). La parada tuvo que ser más larga de lo previsto porque el ingeniero a cargo del motor quiso realizar algunas reparaciones. Curiosamente, durante ese tiempo los periódicos de la isla publicaron la noticia de que Amundsen y el *Fram* se dirigían al Polo Sur; el secreto mejor guardado había sido puesto al descubierto por un periodista que, con la mayor de las ingenuidades, pensó que cuando un barco de exploración se paraba en la isla era que iba hacia la Antártida, decidiendo añadir el Polo Sur probablemente por darle un poco más de espectacularidad a la noticia. Aunque Amundsen siempre comentaría este incidente con normalidad, es de imaginar la cara que tuvo que poner cuando vio que sus planes eran publicados a los cuatro vientos. Por suerte, fuera de la isla nadie se hizo eco de una información facilitada por un insignificante periódico local, y el secreto del destino del *Fram* pudo continuar oculto.

Por fin llegó el día 9 de septiembre. Con el barco completamente aprovisionado y repostado, todo estaba listo para zarpar, cuando de repente, tres horas antes de la salida, llamaron a todos a cubierta. Allí les esperaban Amundsen y su hermano Leon. Cuando todos estaban reunidos, Amundsen desenrolló un gran mapa del hemisferio sur y, mientras todos miraban curiosos, comenzó a ponerles al corriente; en pocas palabras les contó lo delicado de la situación económica de la expedición, de cómo contaba con las exclusivas de la llegada al Polo Norte para terminar de financiarla y, a continuación, les propuso con normalidad, aunque era consciente de la trascendencia del momento: «Dado que tenemos que bajar hasta el extremo de América del Sur para doblar el cabo de Hornos, y puesto que estaremos tan al Sur, ¿por qué no ir al Polo Sur antes de ir al Polo Norte?» (Rosove, 2002: 181).

Las caras de sus hombres iban pasando de la sorpresa a una sonrisa de complicidad.

Amundsen continuó explicándoles su estrategia, con naturalidad, como si después de un largo año de secretismo le produjese un bienestar físico poder hablar en voz alta de los planes a sus hombres; les comentó todos los detalles, incluso el lugar al que se dirigían, su destino final: la Bahía de las Ballenas. No les ocultó los problemas que tendrían que afrontar y mucho menos la carrera que iban a emprender contra los ingleses. Por primera vez la voz de uno de ellos le interrumpió: «Bravo –se escuchó gritar entusiasmado a Bjaaland, el



Telegram

campeón de esquí–, eso significa que llegaremos los primeros» (Huntford, 1999: 287). Estas palabras relajaron la tensión del momento.

Continuaría sincerándose y explicándoles que, puesto que había sido él quien había roto el acuerdo que habían establecido, comprendía que cualquiera de ellos quisiera abandonar la empresa; en ese caso, se le pagaría todo lo estipulado y podría volver con su hermano Leon a Noruega. Había llegado el momento crucial, el de preguntarles uno a uno, y en presencia de todos, si deseaban acompañarle. Amundsen iba pronunciando los nombres de cada uno de ellos mientras les miró directamente, tratando de escudriñar en su rostro cuál sería la contestación. Las primeras respuestas afirmativas le iban devolviendo la calma que aparentaba; cada vez las adhesiones fueron más firmes y las sonrisas en las caras aumentaron su confianza. Todos contestaron que sí. Scott iba a tener competencia en la Antártida.

Scott recibe el telegrama

La tarde del 12 de octubre el *Terra Nova* llegó por fin a Melbourne donde Wilson y las tres señoras llevaron casi dos semanas esperándoles. Esa misma tarde, en el hotel donde se alojaba con Kathleen, Scott encontró un telegrama que también llevaba unos días esperándole. Eran tantas las cartas y telegramas de ánimo que recibía en cada una de las escalas que ya estaba acostumbrado a ello, y quizá lo único que pudo sorprenderle es que aquél procediese de Oslo, aunque allí también contaba con amigos y proveedores de la expedición. Sin concederle ninguna importancia, sin la más mínima sospecha de que aquel trozo de papel fuera a cambiarle la vida, lo abrió. El texto no podía ser más escueto: «Me permito informarle que el *Fram* se dirige a la Antártida». Tras aquella frase había una palabra más, en realidad era un nombre: «Amundsen».

Telegrama enviado por el hermano de Amundsen a Scott: «Me permito informarle que el Fram se dirige a la Antártida. Amundsen».

Nunca sabremos cuál fue la reacción de Scott ante la noticia, no ha quedado ni el más leve rastro de qué dijo o qué hizo. Todo lo que se diga no son más que conjeturas que han contribuido a crear la leyenda de Scott: la del héroe imperturbable. Podría haber estrujado el telegrama o hacerlo mil pedazos; podría haberse puesto a gritar y a vociferar improperios contra Amundsen. Podría, pero no hizo nada. Hasta el punto de que ni en su diario ni en el

de su esposa aparece ese día el más mínimo comentario al respecto. Tiempo después la propia Kathleen comentaría que «una cosa extraña sucedió» (Crane, 2006: 427) cuando Scott abrió el telegrama: que no sucedió nada, absolutamente nada. Ni su propia mujer fue capaz de percibir el más mínimo gesto, la más mínima alteración en su estado de ánimo que perturbase la velada. Nada, absolutamente nada.

Mucho se ha especulado sobre su reacción; algunos, sus detractores, consideran que la situación superó su capacidad de reacción y se bloqueó; otros, sus acérrimos defensores, opinan que su sistema de valores no podía aceptar un comportamiento tan ladino y que necesitaba tiempo para procesar la información. Posiblemente lo que le ocurrió es que no pudo dar crédito a lo que había leído; había trabajado tanto, había sufrido tanto y había soñado tanto con alcanzar el Polo Sur que ahora, cuando tenía los fondos, cuando tenía los hombres, cuando tenía el barco, cuando las amenazas de Peary, de Filchner y de Shackleton eran cosa pasada, cuando todo estaba listo para partir hacia la Antártida y alcanzar el trofeo que le daría el desahogo económico y el reconocimiento social que anhelaba, en ese momento, en ese preciso momento, llegaba un telegrama, unas pocas palabras que ponían en peligro toda su seguridad en el futuro. Y entonces, simplemente, decidió que se trataba de un error, de un malentendido o de una broma de mal gusto. No podía ser de otra manera: de ser cierto el telegrama los periodistas habrían saltado sobre él para preguntarle su opinión, la Royal Geographical Society le habría advertido, las autoridades australianas, su embajada... alguien debería haberle dicho algo. Por lo tanto, decidió seguir como si nada, como si el contenido de aquel telegrama no fuese más que un sueño o más bien una pesadilla que se difuminaría enseguida.

En cualquier caso, a la mañana siguiente enseñó el telegrama a Gran y, puesto que la cara de éste denotó la más completa de las sorpresas que inmediatamente se transformó en indignación, después de exigir al noruego que guardara completo silencio sobre el tema, tomó la decisión de olvidarse del asunto para siempre, sin ni siquiera preguntar a Londres o tratar de indagar por otros medios. A partir de aquel momento continuó el plan que se había trazado y que entonces

consistía en seguir solicitando fondos; esta vez le tocaba el turno al gobierno australiano, que con tanta generosidad se había portado siempre y que, recientemente, había concedido cinco mil libras para la expedición de Shackleton. Por lo que Scott estaba convencido de que podría obtener la misma cantidad.

Sin embargo, aunque no habían pasado más que tres años desde el viaje del *Nimrod*, la situación económica del país había cambiado mucho y, pese a contar con todo el apoyo del mundo académico, el gobierno no pudo ofrecerle más que la mitad de esa cantidad. De nada sirvieron las referencias a la vitalidad del Imperio, a los lazos que les unían con la Metrópoli, a la participación de científicos australianos en la expedición, ni siquiera al fantasma de una expedición japonesa que también quería llegar al Polo. Pero los argumentos que no lograron conmover a los políticos sí alcanzaron el corazón –y el bolsillo– de un importante hombre de negocios, que decidió suplementar la parte concedida por su gobierno hasta igualar la cifra inicialmente solicitada por Scott.

Poco después el *Terra Nova* volvía a navegar rumbo a Lyttelton, en Nueva Zelanda, su último puerto antes de dirigirse al Sur. Scott, con la satisfacción del deber cumplido, se dirigiría con Kathleen también hacia allí, desconociendo que, cuando llegase, su esperanza de que aquel telegrama no hubiera sido más que una cruel pesadilla se desvanecería y tendría que enfrentarse a la realidad de que su marcha triunfal para conquistar el Polo Sur se había convertido en una carrera entre él y Amundsen, donde sólo uno de los dos podía ganar.

Amundsen revela sus planes

Todo fue silencio en el *Fram* durante las dos horas que siguieron a la reunión. En sus camarotes todos se afanaban en escribir a sus familias contándoles el cambio de planes que acaban de decidir. Luego Leon, el hermano de Amundsen, recogería las cartas y abandonaría el barco. Inmediatamente, como si el nuevo destino les atrajese con una fuerza mucho mayor que el anterior, el barco levó anclas y embocó la salida del puerto. En el muelle, Leon vio como el *Fram* se alejaba con una majestuosidad que pensó que no tenía antes: aquellos hombres sabían que iban a hacer historia y de alguna manera hasta el barco parecía saberlo. Muy pronto él también tomaría otro barco y abandonaría Madeira para regresar a Noruega, allí tenía que cumplir una misión que bien sabía que iba a ser difícil e ingrata.

Tres semanas después Leon llegaría a Oslo. A la mañana siguiente,

tenía una recepción privada con el rey en la que le comunicó el cambio de planes y las razones que habían llevado a su hermano a tomar tan trascendental decisión. Luego, se dirigió a la rueda de prensa que había convocado. La noticia era una auténtica bomba y al día siguiente todos los periódicos anunciaron con grandes titulares que el *Fram* se dirigía al Polo Sur.

Pudiera pensarse que nada podía ser más difícil para Leon que el amargo trago de informar al rey o el de enfrentarse a los periodistas, pero sí lo había: Nansen. Era tal el temor a su reacción que ni siquiera se atrevió a llevarle personalmente la carta que traía del *Fram* y tuvo que recurrir a uno de los más estrechos colaboradores del profesor. Amundsen, durante el viaje a Madeira, había dedicado muchas horas a la preparación de esta carta, consciente de la importancia que tenía el justificarle detalladamente, aunque sin melodramas, las razones que le habían llevado a tomar esa decisión y a mantenerla en secreto. Sus palabras destilaban remordimiento por haber traicionado la confianza y el apoyo recibido: «Cuando me juzgue, Herr Profesor, no sea muy duro. He cogido el único camino que me parecía abierto y ahora los acontecimientos tomarán su propio curso».

Después, le exponía que se dirigía a la «zona de los ingleses», aunque no llegaba a concretar el lugar y terminaba con cierta ironía: «No pienso seguir sus pasos, lógicamente, ellos tienen

sus derechos. Tendremos que hacerlo con lo que ellos han rechazado» (Bomann-Larsen, 2006: 85).

La reacción de Nansen al leer la carta volvió a demostrar su categoría humana. Lejos de indignarse por un cambio de planes que le había arrebatado su anhelado objetivo, el profesor se enfadó porque le había mantenido al margen y comentó: «¡Idiota! ¿No podía habérmelo dicho? Podría haber compartido con él todos mis planes y cálculos» (Huntford, 1999: 304). Después, vertió sobre el ignorante mensajero un aluvión de preguntas por los detalles técnicos del nuevo plan, que traslucían una verdadera preocupación: «¿Tiene suficientes perros?, porque su número disminuirá en el camino. ¿Con qué los va a alimentar?, que tenga cuidado si utiliza pescado seco» (Nansen, 1957: 124). A partir de ese momento Nansen cerraría filas en torno de su compatriota, tanto en su propio país, donde diría a la prensa que «le parecía un plan magnífico», como en el extranjero, especialmente en Gran Bretaña, donde temía que la noticia fuera a provocar una cierta contestación. Sin embargo, en una carta dirigida a Axel Heiberg, el principal patrocinador de la expedición, comentaría sus preocupaciones y confesaría que personalmente no le atraía la

perspectiva de «entrar en lucha con los británicos por el Polo Sur» y veía un problema práctico en

«quién llegaría primero al Polo» (Nansen, 1957: 126).

En un principio toda la prensa noruega secundó a Amundsen y reprodujo la carta que había enviado dirigida «al pueblo noruego», donde apelaba a su patriotismo y asumía gallardamente la culpa de todo: «La decisión fue sólo mía, la responsabilidad también es sólo mía» (Huntford, 1999: 305). Pero, incluso en su propio país, después de los momentos iniciales en que los periódicos difundieron orgullosos la noticia, comenzaron a levantarse voces que criticaban que hubiera cambiado de planes sin haber informado a sus patrocinadores e incluso al propio gobierno, que se avergonzaban de su esquivo comportamiento con su rival británico y que llegarían a pedir a las autoridades que buscasen la manera de hacerle volver. Pero eso ya no era posible, todavía no existían los radares, las radios ni los teléfonos, y los aviones no volaban más que unos pocos kilómetros.

El *Fram,* navegando por una ruta desconocida para todos, era totalmente inalcanzable, a no ser que tuviera que recalar en algún puerto y ya se encargaría Amundsen de evitarlo. Salvo por una avería, nada podía detenerlo.

Las reacciones fuera de Noruega

La prensa inglesa comenzó no dando mucha importancia a las noticias del cambio de planes de Amundsen y la información se extendió tan lentamente por el mundo que cuando Scott abrió el telegrama en Australia, casi dos semanas después de la rueda de prensa de Leon en Oslo, ni los periodistas australianos que acudieron a entrevistarle sabían nada, ni siquiera el embajador noruego, a quien Gran le preguntaría inmediatamente. Tan sólo cuando a finales de octubre, otras dos semanas más tarde, llegaron Scott y Kathleen a Nueva Zelanda, procedentes de Australia, la prensa comenzaba a hacerse eco de las noticias y a preguntarle su opinión, a lo que caballerosamente les contestaría: «Sólo puedo desearle suerte» (Huntford, 1999: 308). En cualquier caso, la gran mayoría de los periódicos ingleses reaccionaron con espíritu deportivo ante el anuncio de la competencia que se le había presentado a su expedición. «La rivalidad hará que cada uno de los equipos entregue lo mejor de sí mismo para conseguir el objetivo –publicaría el *Daily Chronicle*– ¿Quién será el ganador?» (Murray, 2006: 71).

Fuera de su país, la actitud de Amundsen también tuvo sus

detractores. El famoso explorador sueco Nordenskjöld, que descubrió el paso del Noreste25, expresó serias dudas sobre los derechos de Amundsen de entrar en la que consideraba, como otros muchos exploradores de la época, «esfera de influencia del capitán Scott», y criticó duramente el secretismo con que el noruego había mantenido sus planes en relación al Polo Sur. Incluso llegaría a decir, bien es verdad que pensando que utilizaría la misma ruta descubierta previamente por los ingleses, que «en tales circunstancias sería un dudoso honor para Amundsen llegar el primero al Polo» (Murray, 2006: 71). También en un intercambio de cartas entre Scott y Peary, el primero en alcanzar el Polo Norte, éste hizo hincapié en que la expedición que estaba planeando «ni por un momento entraría en su región» (Murray, 2006: 68), en referencia al mar de Ross. Estos comentarios, y otros similares, ponen en evidencia que existía un código de conducta entre los exploradores, en virtud del cual se respetaban los trabajos previos y los derechos a continuar en una región en concreto, algo que Amundsen, espoleado por su afán de conquistar el Polo Sur para sí mismo, decidió ignorar por completo.

Curiosamente, aunque la Royal Geographical Society supo desde los primeros días de octubre la situación e incluso intercambió cartas con Nansen, no se decidió a enviarle un telegrama a Scott informándole de lo sucedido hasta el 4 de noviembre (más de un mes después de que se conociese la noticia) y, por error, le dijeron que el destino de Amundsen era precisamente el suyo: McMurdo. La reacción de los expedicionarios británicos ante esta información fue muy diversa, aunque la mayoría opinaban como Markham: «Si yo fuera Scott, no le dejaría desembarcar». Aunque también consideraban que Scott tenía «un carácter demasiado bueno» (Crane, 2006: 428) para hacer tal tipo de cosas.

No todos participaban del mismo comportamiento agresivo hacia los noruegos. Oates, siempre irónico, escribiría a su madre comentándole su visión de los acontecimientos: «No te quepa la menor duda de que si Amundsen alcanza el Polo el primero, tendremos que volver a casa con el rabo entre las piernas. Hemos llamado tanto la atención, todas esas fotografías, vítores, pasar entre la flota, etc., etc., son tonterías. Si fallamos sólo nos harán parecer más idiotas» (Smith, 2008: 111).

Al final, el 14 de noviembre Scott se decidió a telegrafiar a Nansen preguntándole directamente si sabía cuál era el destino del *Fram*. «Desconocido», fue su lacónica contestación.

La tensión de los últimos momentos Nueva Zelanda dio la bienvenida a Scott con la confirmación de que el telegrama no había sido ni una broma,

ni una equivocación, ni un malentendido, obligándole a utilizar toda su presencia de ánimo para hacer frente a la situación ante la prensa, las autoridades y sus propios hombres. Aunque también le recibió con la buena noticia de que allí le estaban esperando los tres trineos motorizados, los perros y, lo que era todavía mejor, los caballos, en los que confiaba plenamente para que le ayudasen a atravesar la Barrera.

Sobre estos tres métodos de transporte y el tirar ellos de los trineos iba a pivotar toda su estrategia de la campaña. Los trineos motorizados eran su arma secreta, su brillante desarrollo, el fruto de la tecnología más avanzada, la prueba fehaciente de la inspiración de los ingenieros británicos y, tras el éxito de las pruebas de Noruega, un motivo de orgullo personal por abrir una nueva época en la exploración polar. Luego estaban los perros, en los que, después de su pésimo resultado en su expedición anterior, no confiaba lo más mínimo.

Pero ante la insistencia de Nansen, quien también le había animado a llevar esquís, no había tenido más remedio que adquirir tanto los unos como los otros; aunque cuando vio esquiar a Gran, al menos los esquís ya no le parecían una compra tan superflua. Finalmente estaban los caballos; si a Shackleton le habían dado tan buen resultado y con cuatro de ellos había sido capaz de atravesar toda la Barrera, no cabía duda de que a él con un número mucho mayor le permitirían llevar un cantidad de carga y provisiones también mucho mayor, justo lo que le había faltado a Shackleton para llegar al Polo Sur: un poco más de provisiones. Y

luego estaban sus hombres y él mismo para tirar de los trineos cuando no les quedasen caballos, al igual que había hecho Shackleton.

A principios de enero había encargado a Meares, dado que éste durante años había estado utilizando trineos de perros en Siberia y era un consumado experto, que se desplazase hasta allí para adquirir tres docenas de los mejores perros que pudiera encontrar.

Sorprendentemente, en lugar de encargar a un agente de la zona que le comprase los caballos, como había hecho Shackleton, Scott decidió que, puesto que Manchuria estaba relativamente cerca, también se encargase Meares de comprar una veintena de caballos manchurianos, aunque éste siempre había reconocido que era un perfecto ignorante en esa materia. Sin embargo, todavía es más desconcertante que, puesto que los caballos eran una

pieza clave de su estrategia de transporte, en lugar de enviar a Oates – que además de ser capitán de caballería era un apasionado de los

caballos– para aconsejarle en su adquisición, Scott mandase al hermano de su mujer, un oficial de la marina mercante, para que ayudase a Meares a transportarlos a Nueva Zelanda. Hay biógrafos que opinan que, ya que Oates estaba haciendo tan buen trabajo coordinando las reparaciones del *Terra Nova*, fue el teniente Evans quien se negó en redondo a que se encargase de esa otra misión (Preston, 1999: 107).

Viaje al corazón de Rusia

Durante meses Meares se entregaría con entusiasmo a la búsqueda de los perros. Para ello no le importó recorrer un sinfín de aldeas, escogiendo uno a uno a los mejores animales a los que luego sometía a una prueba de tirar de un trineo cargado a lo largo de casi 200

kilómetros, lo que le permitía rechazar a los que no se comportaban correctamente (Crane, 2006: 434). El resultado de todo ese esfuerzo no podía ser otro que un equipo de treinta y tres magníficos perros con una juventud y empuje que nada tenían que envidiar a los de Amundsen –aunque los técnicos consideran que, como raza, los perros groenlandeses son ligeramente superiores a los siberianos–. En ese largo periplo conoció a Dimitri Gerov, famoso en la comarca por su maestría para conducir trineos, a quien contrató para que le ayudase a cuidar de los perros en la Antártida.

No le resultó una tarea tan atractiva comprar los caballos. Sabedor de su falta de criterio para seleccionar los buenos ejemplares, recurrió a un amigo para que le ayudase a adquirirlos en una importante feria de ganado de la región. Éste, a su vez, se sirvió de Antón Omelchenko, un jockey del hipódromo de Vladivostok, que posteriormente también se incorporaría a la expedición para encargarse de los caballos. Para terminar de complicar la situación, Meares había recibido instrucciones precisas de Scott de que los caballos tenían que ser de color blanco, ya que precisamente los cuatro caballos que más tiempo resistieron vivos en la expedición de Shackleton eran de ese color. Esto redujo de manera significativa la oferta de animales entre los que elegir.

Una vez concluidas las compras, todavía quedaba un largo viaje de miles de kilómetros en tren y barco hasta Nueva Zelanda, en el que invirtieron casi mes y medio, pero finalmente alcanzaron Lyttelton sin perder un solo animal, dos meses antes de que llegase el *Terra Nova*; un tiempo prudencial para que tanto perros como caballos se repusiesen del largo viaje.

Mientras que nadie cuestionó la calidad de los perros –en realidad no había ningún experto y Scott simplemente se limitó a decir: «Es el mejor grupo que jamás se ha visto» (Crane, 2006: 434)–, los caballos recibieron casi desde el primer momento las críticas de Oates, que aunque consideró que eran «muy viejos para un trabajo de este tipo y cuatro estaban hechos una pena», se mostró convencido de que sacaría «lo mejor de ellos» (Smith, 2008: 117). En

efecto, a partir de ese momento empleó todos sus conocimientos y dedicó todo su tiempo a su cuidado, para que pudiesen realizar el importante papel que de ellos se esperaba.

Precisamente su preocupación por su alimentación le llevó a sus primeros enfrentamientos con Scott, que terminaron cuando Oates decidió comprar un par de toneladas de forraje extra, pagándolas de su propio bolsillo, y las introdujo en el *Terra Nova* a espaldas de su superior.

Recelos entre hombres y entre mujeres

Como en todas las expediciones los preparativos finales llevan asociados un sustancial aumento en la tensión profesional y personal de los participantes, que por fortuna la cálida hospitalidad de las gentes de Nueva Zelanda mitigó de alguna manera. En el mes que pasaron en Lyttelton el *Terra Nova* tuvo que ser completamente descargado y puesto en el dique seco para reparar una vía de agua, luego fue necesario cargarlo de nuevo, reaprovisionarlo e incorporar todo el material y los equipos que habían llegado directamente hasta allí; tareas ya de por sí pesadas e ingratas, pero que en esa ocasión se complicaron sobremanera por la inquisitiva y autoritaria presencia de Kathleen, que parecía querer controlarlo todo, bien en persona o bien a través de su marido. Hasta el punto que Bowers llegaría a escribir: «Nadie la quiere en la expedición» (Crane, 2006: 435), aunque tal vez él, demasiado conservador y tradicional, no fuera imparcial para juzgar el comportamiento de Kathleen, demasiado «avanzado» para la sociedad de la época.

Como suele ser habitual en los puertos, los excesos de alcohol provocaron roces entre los miembros de la tripulación. El más grave tuvo lugar entre el suboficial Evans, siempre aficionado a beber más de la cuenta, y el teniente Evans, que provocó que éste llegase a expulsarle de la expedición; después Scott volvería a incorporarle, en parte por la intercesión de Kathleen, quien apreciaba mucho al gigantón, y en parte por la lealtad de Scott a su subordinado, con quien había hecho el viaje por la meseta de la Tierra de Victoria.

En cualquier caso, fuera cual fuese la razón, la readmisión provocó que la autoridad del teniente Evans, que no dejaba de ser el segundo en el mando, quedase en entredicho ante el resto de la tripulación.

La tensión de estos momentos finales afectaba de una manera especial a las mujeres de Wilson, Evans y Scott. Nadie como ellas podían ser más conscientes de la soledad que las esperaba durante una larga temporada, y de los riesgos que, mientras tanto, afrontarían sus maridos. En las anteriores expediciones los peligros habían sido constantes y en numerosas ocasiones se había evitado la tragedia por un reducido margen de seguridad o simplemente por suerte, y ahora se disponían a volver a correr los mismos riesgos, si no mayores. Si para ellos el juego del deber, alcanzar la gloria, llegar a donde nadie había llegado, sentir la camaradería, disfrutar de unos paisajes grandiosos… se convertía en una especie de droga que enaltecía sus ánimos y aletargaba su visión del peligro, a ellas no les quedaba nada más que la satisfacción de verlos felices y decididos a todo, que se mezclaba con la angustia de

todos los peligros reales o imaginarios que podían concebir. Y, ante todo, el miedo de no volver a verlos nunca más.

Este entorno emocionalmente delicado, envenenado por las rivalidades soterradas entre Scott y el teniente Evans, en parte inducidas por las suspicacias de sus mujeres y que, a su vez, redundaban en una animadversión creciente entre ellas, no podía sino terminar en un choque frontal. La discusión –por denominarla de una forma moderada– que tuvieron Kathleen Scott y Hilda Evans fue recogida mordaz e irónicamente en una carta que Oates envió a su madre, donde comentaba que «la Sra. Scott y la Sra. Evans han protagonizado una magnífica batalla, que terminó en empate en el decimoquinto asalto. A partir del décimo asalto también la Sra. Wilson se lanzó a la lucha y hubo más sangre y pelos flotando por el hotel que los que se ven en un matadero de Chicago en todo un mes» (Smith, 2008: 119).

En nuestra mentalidad actual puede parecer normal que Kathleen tratara de ayudar a Scott a montar la expedición, pero es evidente que se desenvolvía sin prejuicios sobre lo que era correcto o incorrecto que hiciera una mujer, actitud muy adelantada para su época, lo que, evidentemente, provocaba recelos en las otras mujeres y el rechazo absoluto de una sociedad tan machista como la de los marinos de guerra. En cualquier caso, también es verdad que asumió un protagonismo notorio y que traslucía un sentimiento demasiado posesivo de la expedición; así llegaría a comentar que «si su marido

volviera a montar otra expedición, las esposas deberán elegirse con más cuidado que los propios hombres, o mejor aún, que no tengan» (Crane, 2006: 436).

Si las esposas protagonizaron el incidente, las relaciones entre sus maridos no eran mucho mejores. Scott era consciente de la creciente popularidad de su segundo entre sus hombres y la sombra de que éste se convirtiese en otro Shackleton tomó cuerpo en su ánimo, llevándole a desconfiar cada vez más de él y a dejar claro ante la tripulación que la expedición estaba únicamente bajo su mando. Por otra parte, el teniente Evans veía su autoridad cada día más mermada, sintiendo que no se cumplía el acuerdo al que habían llegado los dos con Markham, cuando él había renunciado a montar su propia expedición para organizar junto con Scott la del *Terra Nova*. Tal era su estado de ánimo, que incluso llegó a decir a varios expedicionarios que estaba firmemente decidido a presentar su irrevocable dimisión si no se aclaraba de forma conveniente cuáles eran los papeles de cada uno y se aceptaban algunas de sus pretensiones.

El enfrentamiento no pasó desapercibido al resto de la tripulación, que cada vez se sentía más disgustada al ver como toda la armonía y buen ambiente que se había creado en el barco se venía abajo de repente. Afortunadamente, tanto Scott como el teniente Evans fueron lo bastante sensatos como para, con la ayuda de Wilson, superar las diferencias y alcanzar un acuerdo entre ellos, lo que salvó casi *in extremis* la expedición, que ya parecía abocada a un escándalo mayúsculo.

Por fin llegó el día 29 de noviembre de 1910, la fecha de la partida. Habían recibido telegramas procedentes de todos los rincones del mundo, las autoridades fletaron trenes especiales y una multitud bulliciosa y festiva se agolpaba en los muelles agitando pañuelos blancos mientras todos los barcos hacían ulular sus sirenas. En medio de esa algarabía el *Terra Nova*, vitoreado con el mismo entusiasmo que hacía nueve años había despedido al *Discovery* y luego en 1908 al *Nimrod*, dejaría Nueva Zelanda con dirección a la Antártida.

En su biografía, Kathleen haría una descripción demasiado poética de aquel momento, llegando a decir: «Su cara irradiaba ternura mientras la distancia entre nosotros crecía, hasta que se quedó grabado en mi memoria aquel rostro valiente, que guardaré por el resto de mi vida» (Preston, 1999: 131). Para Scott, ella era, pese a ser tan diferentes en tantos aspectos, la mujer de su vida y posiblemente le hubiera hecho cambiar en muchos aspectos si hubieran podido estar juntos más tiempo. También para Kathleen él era una parte importante de su

vida, sin embargo su vitalidad desbordaba la paciente espera de la mujer del marino; y así, en cuanto el *Terra Nova* se perdió en el horizonte, su temperamento la hizo volver a su mundo de artistas y bohemios, si es que alguna vez lo había llegado a dejar, empujándola a una forma de vida que, de hacerse públicos algunos aspectos, hubiera provocado la censura de la puritana sociedad que la rodeaba.

El viaje del Fram *Mientras en Noruega la opinión pública estaba dividida respecto a la honorabilidad del comportamiento de su compatriota, los ingleses, en su mayoría, aceptaron los hechos y junto al resto del mundo se prepararon para presenciar una apasionante carrera hacia el Polo Sur. A diferencia del Terra Nova, cuyo viaje se había organizado en cuatro etapas: Ciudad del Cabo en Sudáfrica, Melbourne en Australia, Lyttelton en Nueva Zelanda y finalmente la Antártida, el Fram siguió los pasos de Scott hacia la Antártida, pero en una ruta directa. La mayor parte de la tripulación había navegado en barcos pesqueros y estaba acostumbrada a largas temporadas en alta mar; además, el Fram almacenaba suficiente combustible para todo el viaje y Amundsen, previendo que pudiera tener complicaciones, no deseaba recalar en ningún puerto.*

El mismo día que el barco dejó Madeira, Amundsen parecía otro. Desde el momento en que por fin pudo contar sus verdaderos planes, volvió a manifestar su auténtica forma de ser.

Su personalidad fuerte pero atractiva de siempre hacía que sus compañeros aceptasen su criterio y le siguiesen gustosos. Además, ahora estaba profundamente agradecido y orgulloso de la lealtad de sus hombres, que habían decidido asumir el riesgo de acompañarle a la gloria o al desastre. Mientras que hasta allí se había mostrado reservado, incluso huidizo, ahora, liberado de la pesada carga de su secreto, volvía a comportarse con naturalidad, hablaba con franqueza de sus planes y compartía con ellos toda la información que había podido recopilar sobre la Antártida y las expediciones que les habían precedido.

Ellos leyeron con avidez las narrativas de las expediciones, especialmente las de Scott y Shackleton, tratando de hacerse una idea lo más precisa posible de lo que les esperaba. Se reían, además, de su propia ingenuidad: habían desmontado con sus propias manos una

casa enorme, con literas, cocina, mesas y sillas, y se habían creído que era un observatorio magnético; y después los perros... ¿quién podría creerse que iban a llevarlos en el barco 30

000 kilómetros sin ningún motivo? Se preguntaban entre risas:

«¿Cómo hemos podido ser tan imbéciles?» (Amundsen, vol. I, 2001: 132).

Amundsen había vuelto a ser el de siempre, el del paso del Noroeste, el líder que no necesitaba la autoridad jerárquica para mandar, porque todos se la reconocían. La barrera que había creado su actitud distante y reservada, y que llegó a amenazar con envenenar las relaciones entre todos, se había disuelto como por ensalmo y en el barco comenzaba a reinar el ambiente optimista, distendido y de camaradería que todos esperaban encontrar. Volvían a tener un objetivo común, que además incluía la emoción de la competición con los británicos. Sabían que estaban haciendo historia.

Un viaje atareado

En cuanto se alejaron de Madeira y entraron en la zona de los alisios el trabajo de navegación disminuyó sustancialmente. Habían cogido la autopista de vientos hacia el Sur y no eran necesarias muchas manos para gobernar el barco, por lo que todos se pusieron a trabajar en el proyecto. Ahora que Amundsen había desvelado sus planes también les había dicho qué tenían que hacer. Rönne, un auténtico experto en fabricar y reparar velas, se puso a la tarea de construir una tienda de campaña, según el diseño aerodinámico que el Dr.

Cook preparó con Amundsen hacía trece años en el *Bélgica*. Ésta sería utilizada como tienda de emergencia en la marcha al Polo, en caso de que algunos de los componentes tuvieran problemas tan graves que les obligaran a separarse del grupo y regresar a la base de invierno. Rönne también se convertiría en el sastre y el zapatero de la expedición, lo que le tuvo totalmente atareado durante los siguientes cinco meses.

Bjaaland, el campeón de esquí y consumado ebanista, fue el encargado de reacondicionar los diez trineos de la expedición. Aunque habían sido comprados en la mejor fábrica de Noruega, donde por cierto también los adquirió Scott, descubrieron que había ciertos problemas con los amarres y durante seis semanas se tuvo que dedicar a desmontarlos en su totalidad para solucionar el problema y volverlos a montar; además fabricó un par de patines flexibles para cada trineo, similares a los que utilizaban los esquimales. También Bjaaland terminó de acondicionar los veinte pares de esquís que utilizarían, junto con sus anclajes a las botas y un sinfín de detalles, como las cajas de madera donde se guardarían las estufas Primus. Cuando terminó este trabajo ayudó a Rönne en la preparación de todas las piezas de guarnicionería de los trineos. Durante cinco meses los dos

trabajaron en equipo doce horas al día, seis días por semana.

Un par de semanas después de dejar Madeira, cuando el *Fram* ya navegaba a vela empujado por los vientos alisios, se ordenó parar el motor y el segundo oficial de máquinas, al quedar liberado de sus funciones, se dedicó a lo que más le gustaba: hacer de herrero. Montó la fragua y durante meses el golpear rítmico del martillo se escuchó en el barco, siempre y cuando no fuese acallado por el coro de ladridos que de vez en cuando estallaba. Durante este tiempo salieron de sus manos centenares de argollas y ganchos para los arneses de los perros y todo tipo de artilugios y accesorios para los trineos.

Amundsen no olvidó uno de los problemas que reiterativamente habían tenido las expediciones polares, entre ellas las de Scott y Shackleton y la suya propia del paso de Noroeste: la facilidad con que el queroseno se evaporaba o se filtraba de las latas que lo contenían, reduciendo la cantidad de combustible empleado para preparar la comida y fundir la nieve para beber. Con el fin de resolverlo tenía a bordo a una persona que había sido seleccionada por su habilidad para soldar, trabajar el estaño y hacer todo tipo de latas y recipientes. Su intención era fabricar bidones con planchas de hierro galvanizado –aunque parezca mentira, era la más moderna tecnología de la época–, y soldar las costuras y el

tapón de la estrecha boca del depósito con plata, que esperaba que tuviese un mejor comportamiento que las soldaduras con estaño que hasta entonces se habían utilizado en otras expediciones26.

Es evidente que estos objetos se podían haber mandado construir antes de zarpar, pero Amundsen no quería dar más indicios de que había cambiado sus planes iniciales. Por otra parte, sabía por experiencia propia cómo se deteriora el ambiente en un barco cuando la tripulación no tiene nada que hacer durante una larga travesía, o cuando a los hombres se les encargan tareas intrascendentes únicamente para tenerlos ocupados. Además, estaba convencido de que si estos trabajos los realizaban las personas involucradas en la expedición, como sabían la importancia que podía tener el más mínimo fallo para la supervivencia de sus compañeros o incluso para la suya propia estarían mucho más motivados para tratar de hacer un trabajo perfecto que el empleado anónimo de una empresa, que desconocía incluso para qué se iba a utilizar el material.

Los marineros de cuatro patas

Si durante los seis meses que duró la travesía se realizaron con

minuciosidad un sinfín de trabajos importantes para el éxito de la expedición, hubo uno en especial en el que todos se volcaron con agrado: el cuidado de los perros. Nadie era más consciente que ellos de que la clave para llegar al Polo eran sus perros. Combativos, ariscos e indómitos, ellos serían sus compañeros durante las largas marchas en trineo; tenían que formar un equipo, tenían que llegar a conocerles, ganar su confianza y lograr que aceptasen su mando. De ello iban a depender sus vidas.

Pero antes de eso tenían que conseguir que llegaran a la Antártida no solamente vivos, sino en las mejores condiciones físicas posibles, porque una vez allí los iban a necesitar desde el primer momento. Por lo tanto no sería una exageración afirmar que la actividad principal del viaje giró en torno al cuidado de los perros, aunque, en honor a la verdad, también hay que decir que para todos ellos se convirtió en una válvula de escape que les hizo más llevaderos los largos meses de enclaustramiento.

Cada uno, con la excepción de Rönne, a quien le aterrorizaban, se hizo cargo de un grupo y poco a poco comenzaron la difícil tarea de tratar de domesticarlos o al menos de reprimir, aunque fuese en parte, su fiero instinto de pelear continuamente hasta hacer sangre al contrincante o incluso terminar con él. No fue una tarea sencilla, al principio formaban una jauría amorfa que había que tener siempre encadenada guardando suficiente separación entre unos perros y otros para que no pudieran alcanzarse, pero luego cada cuidador se fue aproximando a su grupo hasta descubrir el temperamento de cada uno de sus perros, sus amistades y los equilibrios de poder entre ellos, inherentes a cualquier sociedad animal.

Así, resultó que bastaba con cambiar de sitio a un perro que solía estar aislado y triste para que, si la elección de sus nuevos compañeros había sido la correcta, se convirtiera en un animal dinámico y alegre. Esto obligó a recomponer una y otra vez los equipos hasta conseguir una cierta armonía entre ellos, la misma que sería necesaria cuando tuvieran que tirar del mismo trineo siguiendo a su perro líder.

Cuando llevaban varias semanas de travesía decidieron arriesgarse a quitarles las cadenas, aunque, eso sí, después de haberles puesto unos fuertes bozales que, si bien no les impedían luchar entre sí, por lo menos evitaban que se hiriesen. Después, posiblemente ante la inutilidad de una lucha en la que no lograban hacer sangrar a su adversario, las peleas fueron disminuyendo y los perros comenzaron a deambular libres por cubierta, desde donde trataban de colarse y esconderse en todos los rincones del barco, hasta el punto de que

«algunas mañanas era difícil ver a un perro en cubierta» (Amundsen, vol. I, 2001: 146).

El Terra Nova *zarpa hacia la Antártida Si la Enseña Blanca colmó el orgullo de Markham al ver como por fin una expedición británica a la Antártida se hacía bajo el pabellón de su admirada marina de guerra, en la mejor tradición de la época heroica de la exploración británica del Ártico, ahora a*

Scott la Enseña Blanca le permitió zarpar sin problemas rumbo a la Antártida, porque al quedar excluido de la reglamentación de la marina mercante ningún oficial de la autoridad portuaria subió a inspeccionar el Terra Nova; de haberlo hecho, seguramente le hubiera prohibido zarpar tan cargado como iba. Sobre la cubierta los tres trineos de motor ocultos en grandes cajones de embalaje, dos toneladas y media de gasolina en bidones, diecinueve caballos encerrados en unos cobertizos y entre medias un amasijo con treinta toneladas de sacos de carbón. Por si esto fuera poco, encima de todas las cajas y cajones se había encadenado a los treinta y tres perros, a la suficiente distancia unos de otros para que no pudiesen alcanzarse y pelear. Por dentro, el barco estaba igualmente cargado hasta los topes con cuatrocientas veinticinco toneladas de carbón en las bodegas, y las provisiones y equipamiento de la expedición repartidos por todos los espacios disponibles. Los camarotes también estaban congestionados: en Nueva Zelanda habían embarcado los tres geólogos, el fotógrafo Ponting, Meares y los dos ayudantes rusos, lo cual hacía que difícilmente oficiales y tripulación pudieran moverse en sus dependencias.

Sabían que tenían que pasar una zona de fuertes tormentas, pero lo que no podían imaginar es que a los dos días de navegación las condiciones meteorológicas comenzaron a empeorar, el viento empezó a arreciar y poco tiempo después se encontraban en medio de una galerna que sacudía al barco sin piedad. Las olas rompían en la cubierta con tal intensidad que se fueron aflojando los amarres; pronto los sacos de carbón, catapultados por las embestidas del mar, se desplazaban de un lado a otro como arietes que lo golpeaban todo a su paso; luego les llegó el turno a las cajas de gasolina, que también comenzaron a soltarse. Durante horas los hombres trabajaron tirando por la borda los sacos de carbón que se movían libremente y tratando de volver a sujetar los bidones de gasolina, todo ello bajo una cascada de agua que caía sin cesar sobre hombres y animales.

En sus cobertizos, los caballos, zarandeados por las sacudidas que daba el barco, no podían tenerse en pie y, pese a todos los cuidados de Oates, dos de ellos murieron. Los perros, desprovistos de protección,

eran barridos por las olas; medio ahogados por sus collares y el agua trataban de escapar pero las cadenas se les enredaban en las patas haciéndolos todavía más vulnerables a los golpes de mar. En una de estas embestidas un perro desapareció y otro rompió la cadena y fue arrojado al mar por una ola, aunque otra ola lo lanzó de nuevo a cubierta donde pudo ser recuperado por Meares y Gerov, que hacían lo imposible por protegerlos. Mientras, el agua mezclada con el carbón entraba por todas partes al interior del barco, empapándolo todo a su paso: sala de oficiales, literas, libros y ropa, hasta llegar a la sala de máquinas donde se mezcló con el aceite y formó unas bolas de carbón y grasa que terminaron obstruyendo las bombas. Se ordenó achicar agua con las bombas de mano, pero éstas también acabaron obstruyéndose, en consecuencia el nivel del agua comenzó a aumentar en todas partes, pero en especial en la sala de máquinas, donde finalmente apagó la caldera dejando el barco a merced de los elementos.

Sin motor para encarar las olas y sin bombas de achique, se formó una cadena humana que sacaba el agua a cubos, mientras en la sala de máquinas el teniente Evans intentaba abrir un hueco en el mamparo que comunicaba con el cuarto donde se encontraban las bombas para tratar de repararlas. La tarea no fue sencilla puesto que el mamparo era de hierro e hicieron falta varias horas para practicar un diminuto agujero por donde se introdujo el teniente Evans seguido de Bowers. Allí, con el agua al cuello, tuvieron que zambullirse una y otra vez para alcanzar el tubo de aspiración y liberarlo de la mugrienta masa que lo obstruía.

Continuaron achicando manualmente durante varias horas más, hasta que el nivel del agua bajó y se pudo encender de nuevo la caldera; entonces las bombas automáticas volvieron a funcionar y, aprovechando la mejoría del tiempo, la situación comenzó a estar bajo control.

Atrapados en el mar de hielos

El 7 de diciembre vieron su primer iceberg, algo que fue celebrado por todos como siempre sucede en las expediciones. Dos días después el horizonte se cubrió de hielo: se habían topado con el cinturón de hielos, ese amasijo de bloques flotantes de distintos tamaños salpicado por icebergs de apariencia infranqueable, que durante siglos había detenido la curiosidad de grandes navegantes como el capitán Cook. Hacía ocho años el *Discovery* lo había atravesado con presteza y después el *Nimrod* de Shackleton lo pasó casi sin enterarse.

Con esa confianza el *Terra Nova* se introdujo entre los hielos, decidido a pasarlo lo más rápidamente posible. Pero en la naturaleza nunca hay dos situaciones iguales y algo debería haberles hecho sospechar que se habían topado con él más al Norte que ningún otro barco.

Durante los primeros días se abrieron paso entre innumerables lagos y canales, bordeando grandes icebergs de paredes verticales de 50 metros de altura fuera del agua y varias veces más por debajo. Cherry-Garrard escribiría en su diario: «Avanzamos por entre grandes calles de paredes verticales de hielo. Muchas veces eran tan rectas que uno se imaginaba que las habían cortado con una sierra de centenares de metros» (Cherry-Garrard, 2008: 205).

Como si aquel mar de hielos quisiera premiar su coraje al haberse atrevido a penetrar en su interior, les regaló un juego de formas y una paleta de colores de incomparable belleza, que les hacían permanecer horas y horas en cubierta. «El cielo –en palabras de Scott– era de un tono rosa y se reflejaba en las tranquilas aguas entre los hielos, que pasaban del cobre bruñido al rosa salmón. Los icebergs presentaban un tono verdoso pálido con sombras púrpuras y el cielo se iba tiñendo de azafrán y verde pálido» (Cherry-Garrard, 2008: 206).

Pero también, como si los hubiera querido atraer con esos reclamos a su seno, día tras día los canales se fueron cerrando y los lagos desapareciendo hasta que se encontraron completamente rodeados por un enjambre de trozos de hielo que los retenían, cortándoles el paso.

Poco podían hacer salvo esperar. Se encontraban a merced de los vientos y de las corrientes marinas, que de forma invisible y caprichosa empujaban los hielos hasta separarlos y dejar lagos o canales abiertos por donde el *Terra Nova* se precipitaba hacia el Sur; pero luego los

mismos misteriosos movimientos volvían a cerrarlos como por ensalmo, condenándoles a la más desesperante inactividad. Si para todos fue una dura prueba, para Scott, que recordaba que su compatriota Ross había quedado atrapado en el mismo cinturón de hielos casi dos meses, la situación era insoportable. Por una parte, quería evitar retrasos que pudieran hipotecar los planes que tenía para esa temporada, como de hecho estuvo a punto de suceder; por otra, trataba de minimizar el consumo de carbón, de cuyas existencias dependía la logística de toda la expedición, puesto que la única manera de avanzar por aquel laberinto de canales que como en una pesadilla se abrían y se cerraban de repente era a fuerza de motor, es decir consumiendo carbón.

Por lo tanto, cada vez que se quedaban atrapados, Scott tenía que tomar la difícil decisión de mantener la caldera encendida al mínimo, lo que implicaba un consumo diario de dos toneladas de carbón, o bien apagarla y sólo encenderla cuando se abriese un canal y se pudiera avanzar. Pero el encender la caldera hasta conseguir dar potencia al motor llevaba varias horas, tiempo en el que el canal que se había abierto podía volver a cerrarse. No estaban sobrados de carbón, durante la tempestad tuvieron que arrojar varias toneladas por la borda y ahora ese gasto inútil mermaba todavía más sus reservas sin saber cuántos días tendrían que seguir allí atrapados. La preocupación de Scott parecía estar justificada.

Con la excepción de Scott, que ya había atravesado con el *Discovery* el mar de hielos, y del teniente Evans, que había ido en el *Morning* en la expedición de rescate, ninguno de los otros oficiales tenía la más mínima experiencia en navegación entre hielos y sin embargo, por turnos, se veían en la tesitura de decidir qué hielos embestir o a través de qué grietas tratar de pasar. Pese a toda su buena voluntad, al cabo de dos semanas aún continuaban bloqueados. «Estamos atrapados –escribiría Scott en su diario el día de Navidad–, a vela no avanzamos prácticamente nada y poco más con el motor. Y con cada paso hacia delante las posibilidades de avanzar parecen reducirse» (Scott, 2006: 46).

Casi una semana después, de repente se levantó el viento y acto seguido el oleaje comenzó a mover el compacto campo de hielos que les aprisionaba, rompiéndolo en trozos más pequeños que se iban dispersando. Volvieron a encender las calderas y a moverse entre los hielos. Un día más tarde, el 30 de diciembre, dejarían atrás el siniestro cinturón de hielos: el mar de Ross se abría libre delante de ellos. Su objetivo se hallaba a tan sólo 500 kilómetros de distancia.

El Fram *sigue los pasos del* Terra Nova *Cuando llegó a Gran Bretaña la noticia del cambio de planes de Amundsen y de que el Fram se dirigía al Sur, Markham, tal vez queriendo ocultar su propia preocupación, comentó despectivamente que, dada la fecha en que habían salido de Madeira y puesto que el Fram no había sido construido para navegar en las tempestuosas aguas que tenía que atravesar, le iba a costar mucho conseguirlo, y se atrevió a decir: «Dudo que incluso llegue al mar de Ross a tiempo» (Crane, 2006: 428).*

En parte tenía razón, el *Fram* había sido diseñado y construido para navegar por mares helados y con el objetivo de aguantar la presión de los hielos cuando quedase atrapado por ellos; también era verdad que nunca hasta entonces había abandonado las aguas heladas y que el

viaje de Amundsen iba a servir para comprobar su comportamiento en algunos de los mares más tempestuosos del planeta. La realidad demostró que su creador, Colin Archer, no había construido solamente un barco, sino que había hecho una auténtica obra maestra, y el *Fram* dejó patente que poseía tan buenas cualidades como el mejor de los barcos para navegar por esas aguas. Puesto que no recaló en ningún puerto, Markham no pudo seguir su trayectoria y se hubiese llevado una de las mayores sorpresas de su vida si se hubiera enterado de que un día antes de Fin de Año, después de rodear toda la Antártida, ponía rumbo Sur, tras los pasos de Scott, hacia su destino último: la Gran Barrera. Aunque antes, al igual que el *Terra Nova*, tendría que atravesar el cinturón de hielos.

Poco se sabía en aquellos tiempos de la variabilidad de esa barrera de hielos flotantes que esconde y protege el mar de Ross. Hasta ese momento únicamente se había atravesado en ocho ocasiones, exceptuando la que acababa de protagonizar Scott; con tan limitadas experiencias –y sin contar con la ayuda de fotos aéreas o de satélite– quedaban pocas opciones, pero en cualquier caso Amundsen había estudiado minuciosamente cuándo y por dónde lo habían hecho las anteriores expediciones y había llegado a la conclusión, más o menos al igual que Scott, de que cuanto más avanzada estaba la estación menos densos eran los hielos y que la mejor zona para atravesarla era la comprendida entre 175o y 180o E. Y por ella se dirigió hacia el Sur, justo por donde acababan de pasar los británicos. No podía imaginarse Amundsen que, en ese momento, el *Terra Nova* se encontraba precisamente saliendo del mar de hielos después de haber necesitado tres desesperantes semanas para atravesarlo. Tampoco Scott podía imaginarse que el *Fram* le estaba pisando los talones.

A las tres de la mañana del primer día del año 1911 verían su primer iceberg, que fue recibido con entusiasmo por la tripulación, aunque, como comentaría Amundsen, en cualquier otra circunstancia ésta sería «la última visión que alegraría el corazón de un marino» (Amundsen, vol. I, 2001: 164), dados los peligros que entraña para la navegación.

Atravesaron al día siguiente el Círculo Polar Antártico y al cabo de unas horas el vigía anunció que están delante del mar de hielos. Poco después se encontraban rodeados de hielo.

Sin las ayudas técnicas de ahora, navegar entre hielos no era tarea sencilla. Ni siquiera cuando se disponía de un barco como el *Fram*, que había sido equipado con motor diésel que permitía a Amundsen ordenar apagarlo si se encontraban bloqueados, puesto que encenderlo y ponerlo a la máxima potencia les llevaba pocos minutos; de esta

manera podían aprovechar el más mínimo resquicio entre los hielos. Además era necesario decidir por dónde internarse, qué canales seguir o qué hielos empujar, y estas decisiones se

basaban en la experiencia personal acumulada durante años, que permitía, entre otras cosas, detectar los mínimos cambios de tonalidad en el cielo y las nubes que tenían por delante y que reflejaban la presencia o ausencia de hielo en el mar. Ni siquiera Amundsen, que se había incorporado a la expedición del *Bélgica* a la Antártida precisamente para aprender a navegar entre hielos, que hizo su propia campaña en el Ártico para ganar experiencia y que había logrado abrir el paso del Noroeste, se consideraba lo bastante preparado para esta ocasión y había decidido traer consigo a Beck, un reconocido experto en navegación entre hielos. A partir de ese momento el *Fram* seguiría estrictamente las instrucciones que éste le fuera indicando.

De forma sorprende, ya fuese porque el cinturón de hielos se había medio disuelto desde que pasara el *Terra Nova*, cosa que en efecto sucede cuando avanza la estación, o bien por la pericia con que Beck fue dirigiendo el barco, el caso es que tan sólo tres días y medio después de entrar en esa aglomeración de hielos ya estaban navegando por las aguas libres del mar de Ross. Hacía tan sólo cuarenta y ocho horas que Scott había llegado a su objetivo y se encontraba desembarcando. Las distancias entre las dos expediciones se acortaban cada vez más.

Alea jacta est A partir de aquel momento el *Fram* se dirigió hacia su destino, que, como en una caja de muñequitas rusas, era el secreto dentro del secreto. Si bien Leon, el hermano de Amundsen, había informado a la prensa del cambio de planes, se había cuidado muy mucho de decir dónde pensaba su hermano establecer su base de invierno y desde dónde acometería la marcha al Polo. Incluso a Nansen no le señaló más que vagamente la región a la que se dirigían. Tan sólo sus hombres del barco lo sabían: la Bahía de las Ballenas en la Gran Barrera.

En ese lugar también había querido instalar su base Shackleton en su reciente expedición del *Nimrod*, pero al llegar había descubierto que, desde su visita seis años atrás con el *Discovery*, el borde del hielo había retrocedido sustancialmente; incluso había tenido oportunidad de observar horrorizado cómo parte de la Barrera caía al mar delante de sus ojos. Por lo que no se quiso arriesgar a que le sucediese lo mismo cuando tuviese su base allí instalada, decidiendo por tanto, pese a la palabra que había dado a Scott, abandonar la zona y dirigirse a McMurdo.

Amundsen también había estudiado esa zona y había observado cómo había evolucionado desde que por primera vez la visitara Ross a mediados del siglo XIX, luego Borchgrevink en 1900, un año después el *Discovery* y finalmente Shackleton. Había comparado las fotos que estos últimos habían tomado con estructuras similares de hielo en el Ártico y había llegado a la conclusión de que unas ligeras elevaciones en la superficie blanca, que se observaban a varios kilómetros del borde de la Barrera, debían de ser provocadas por la presencia de suelo firme debajo del hielo. Esto le hizo pensar que precisamente esas rocas anclarían la Barrera e impedirían el desprendimiento de hielo en esa zona[27]. Al ver esos mismos

promontorios del terreno, Priestley, el geólogo que acompañaba a Shackleton, había llegado a una conclusión similar, pero éste desoyó sus argumentos y abandonó sus planes de montar allí su base de operaciones.

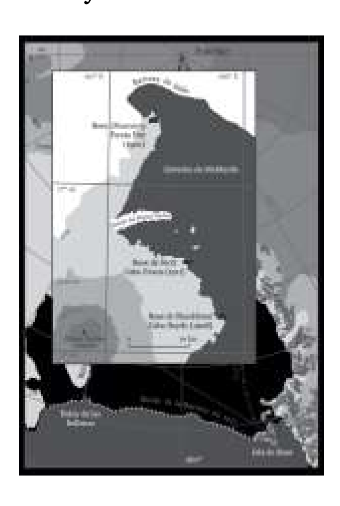
En cualquier caso Amundsen tenía sus razones para querer instalar su base en ese punto.

Por una parte, desde allí se encontraba 100 kilómetros más cerca del Polo que los británicos, lo que, considerando el viaje de ida y vuelta, significaba 200 kilómetros menos sobre una distancia total aproximada de 3000 kilómetros, es decir una reducción del siete por ciento que no es nada despreciable. Por otra parte, la base sobre la Barrera significaba que podrían empezar los viajes para establecer los depósitos cuando creyesen oportuno, mientras que los británicos para alcanzar la Barrera desde su base tenían que desplazarse sobre un trecho de mar congelado, que en el verano, la época del año en que se hacían estos viajes, corría el peligro de romperse y bloquearles el camino, como de hecho, desgraciadamente, les sucedería poco después.

Además, todas las descripciones de anteriores navegantes destacaban que la vida marina en la bahía era muy abundante, lo que les facilitaría el trabajo de cazar focas para comer ellos y alimentar a sus perros durante el invierno. Finalmente, desde un punto de vista científico también «ofrecía –en palabras de Amundsen– un lugar ideal para la investigación de las condiciones meteorológicas sobre la Barrera» (Amundsen, vol. I, 2001: 48), dado que las medidas que hasta entonces habían realizado los británicos eran de la zona de McMurdo, que se encontraba protegida por el monte Erebus.

Y, por último, aquél era el único punto practicable por donde ascender a la Barrera, el resto eran casi 1000 kilómetros de acantilados

completamente verticales de más de 50 metros de altura, en uno de cuyos extremos se encontraba la Tierra de Eduardo VII, que ni Ross, ni Scott, ni Shackleton habían podido alcanzar, y en el otro McMurdo, donde los británicos estaban instalando su base y, de eso estaba seguro Amundsen, no estarían dispuestos a compartir la zona con él. Luego no tenía otra alternativa, y hacia allí, hacia la Bahía de las Ballenas, se dirigió Amundsen. De lo acertado o equivocado de su elección del lugar donde montar la base iba a depender el éxito de su marcha hacia el Polo Sur, el futuro de toda la expedición e incluso su vida y la de sus hombres. *Alea jacta est*. La suerte está echada.



Detalle del emplazamiento geográfico de las bases noruega y británicas. La base de Amundsen se encontraba un centenar de kilómetros más cerca del Polo Sur que la de Scott LAS DOS EXPEDICIONES ALCANZAN LA ANTÁRTIDA EL DESEMBARCO DEL

TERRA NOVA LAS PRIMERAS HORAS DEL AÑO NUEVO DE 1911 REGALARON A

LOS BRITÁNICOS EL ESPECTÁCULO DE UNA CORDILLERA DE ALTAS MONTAÑAS

NEVADAS: POR FIN AVISTABAN, AL IGUAL QUE SU ADMIRADO ROSS, LA

ANTÁRTIDA. EL TIEMPO NO PODÍA SER MEJOR, UNA BRISA DEL NORTE LES

PERMITIÓ NAVEGAR CON TODAS LAS VELAS DESPLEGADAS, Y AVANZAR

RÁPIDAMENTE HACIA EL SUR. UN DÍA DESPUÉS LE LLEGARÍA EL TURNO AL

MONTE EREBUS, DE CUYO CRÁTER EMANABA UNA PEREZOSA NUBE DE VAPOR

DE AGUA, LA PRUEBA DE SU ACTIVIDAD VOLCÁNICA. EL 4 DE ENERO

ENTRARÍAN EN LA BAHÍA DE MCMURDO Y, PARA SORPRESA DE LOS VETERANOS

DEL *DISCOVERY*, SE ENCONTRARON CON QUE ESTABA PRÁCTICAMENTE

DESPEJADA DE HIELO. A DIFERENCIA DE LO QUE LE HABÍA PASADO A

SHACKLETON, ELLOS DISPONÍAN DE VARIAS POSIBILIDADES PARA INSTALAR SU

BASE DE INVIERNO, SIN TENER QUE ALEJARSE TANTO DE PUNTA HUT, LA VIEJA BASE DEL *DISCOVERY*, QUE ERA LA PUERTA DE ACCESO PARA LA BARRERA: EL

COMIENZO DE SU RUTA HACIA EL POLO.

La elección del emplazamiento era complicada y arriesgada. Puesto que el camino por tierra, como ya sabían de la expedición anterior, era totalmente intransitable, tenían que buscar un sitio desde el que tuvieran garantías de que el hielo marino de las inmediaciones de la costa no se rompería hasta muy avanzado el verano. Esto les permitiría desplazarse cómodamente sobre él para dirigirse hacia Punta Hut y, desde allí, comenzar el viaje en el que se establecerían los depósitos de víveres para la gran marcha del año próximo. En caso de equivocarse, y de que el hielo se fundiese, quedarían aislados de Punta Hut sin posibilidades de montar los depósitos ese año, como le había pasado a Shackleton.

Después de discutir varias posibilidades, al final optaron por un lugar mucho más próximo a Punta Hut que la base de Shackleton, y lo bastante protegido para hacerles pensar que el hielo marino que se extendía por la costa no se rompería con facilidad. Además, una gruesa plancha de hielo, de casi un metro de espesor, que llegaba hasta dos kilómetros de distancia de la costa, permitiría amarrar el barco a su borde y hacer sobre ella un desembarco sencillo y cómodo

del material. Algo evidentemente mucho menos fatigoso que llevarlo todo en botes, como tuvo que hacer Shackleton.

Los primeros en bajar fueron Scott, Wilson y el teniente Evans, que se dirigieron a la costa para buscar un sitio donde instalar la base. Poco después regresarían eufóricos, habían encontrado un lugar excelente en una playa próxima a un cabo, que Scott decidió que, desde entonces, en honor a su segundo en el mando de la expedición, se llamaría Cabo Evans. A partir de ese momento la actividad fue incesante. En primer lugar, para dejar espacio en cubierta, bajaron los dos trineos que estaban en el centro; luego los perros y los caballos. En principio el acarreo de material hacia la playa se hizo mediante trineos tirados unos por perros y otros por hombres; pronto se incorporaron a la tarea los trineos de motor y finalmente los caballos, que, para su satisfacción, eran capaces de arrastrar cargas de hasta cuatrocientos cincuenta kilos.

Durante los días siguientes el camino del barco a la playa se convirtió en un hormiguero frenéticamente transitado. Primero fue la madera para la construcción de la base, luego la gasolina, el carbón, la comida para los perros, el forraje para los caballos, las provisiones, y los equipos. Hasta que el edificio estuvo preparado el equipo de playa durmió en una gran tienda de campaña; para ellos la actividad comenzaba a las cinco de la mañana y terminaba a medianoche, sin más interrupciones que las mínimas para comer. Cada grupo solía hacer hasta diez viajes al barco a recoger material, lo que en total significaba recorrer una distancia superior a 40 kilómetros al día, la mitad de ellos tirando de un trineo cargado.

Desde el primer momento se pusieron de manifiesto las diferencias entre los sistemas de transporte. Con los hombres nunca hubo problemas; en grupos de tres o cuatro tiraban de trineos cargados hasta los topes, empujando durante horas sin desmayo hasta caer agotados por la noche. Tampoco tuvieron dificultades con los perros, no estaban en plena forma pero tiraban bien; el único problema eran los pingüinos que, curiosos por naturaleza, se empeñaban en acercarse a ver qué eran esos extraños animales de cuatro patas que nunca habían visto; visita que solía terminar cuando alcanzaban la distancia de sus mandíbulas, pero no había manera de evitar tan sangriento espectáculo, puesto que no se podía controlar ni a los perros ni a los pingüinos. Por el contrario, los caballos eran muy irregulares, unos tiraban de grandes cargas de hasta quinientos kilos sin rechistar y otros estaban tan débiles o eran tan resabiados que no había forma de que trabajasen. En cuanto a los dos trineos de motor, las cadenas resbalaban sobre la dura superficie del hielo y Scott

comenzó a sentirse decepcionado: «Funcionan bien, pero no todo lo bien que esperábamos»

(Cherry-Garrard, 2008: 240).

Fotos para la historia

Mientras a ritmo de martillo la base comenzaba a levantarse y en el camino hacia el barco se mezclaban los ladridos de los perros, los relinchos de los caballos y las voces de los hombres que se animaban unos a otros, Ponting vivió una excitación que sólo los artistas conocen. Sabía que era el primer fotógrafo profesional que había podido ir a la Antártida; había visto las pocas fotografías que se habían hecho hasta entonces, trabajos de aficionados realizados con buena voluntad pero sin cámaras adecuadas y, sobre todo, sin el sexto sentido para captar el momento. Él se sabía distinto, no era un fotógrafo como tantos otros, era un creador, y había llevado consigo los mejores equipos, la tecnología más avanzada de la época en materia de fotografía. El *British Journal of Photography* llegaría a describir su material como «posiblemente el mejor equipo que jamás se haya reunido» (VV. AA., 2006: 212).

Y se aplicó a su tarea con la pasión del creador. Deslumbrado por la belleza que le rodeaba y ávido de inmortalizar aquellos momentos, iba con sus cámaras de aquí para allá, tirando él solo del pesado trineo donde llevaba todo su material, seleccionando el motivo atrayente, buscando ángulos nuevos, aprovechando la luz, captando el movimiento, el cielo, el hielo, la vida y el alma de las personas. De estos primeros días son algunas de las fotos que han pasado a engrosar la historia de la fotografía universal.

Durante el viaje desde Nueva Zelanda, en el barco, Ponting ya se había ganado el respeto de sus compañeros por el coraje que había manifestado para tomar algunas imágenes sin importarle el peligro que podía correr, y, ya en la Antártida, una mañana vivió momentos angustiosos cuando se acercó al borde del hielo donde estaba amarrado el barco, atraído por un grupo de orcas que asomaban sus cabezas fuera del agua para observar a un par de perros que estaban encadenados allí. Ignorante del modo habitual de caza de estos cetáceos, popularmente conocidos como «ballenas asesinas», se aproximó hasta allí para fotografiarlos. Pero las orcas se sumergieron y unos segundos después comenzaron a embestir el hielo por debajo hasta resquebrajarlo y romperlo en pedazos. Desde el barco, Scott fue testigo de la situación: «Podíamos oír el estruendo que, una tras otra, hacían las orcas al golpear el hielo con sus lomos. Por suerte, Ponting

mantuvo el equilibrio y saltando de un hielo a otro logró escapar sano y salvo» (Scott, 2006: 74). Inmediatamente las orcas volvieron a sacar sus cabezas por entre las grietas que habían abierto en la placa helada, perplejas porque su presa no se había caído al agua.

No siempre la suerte les acompañó. Scott había notado que, con el paso de los días, el espesor del hielo sobre el que transportaban los equipos desde el barco estaba disminuyendo y que, en algunas zonas, se había llegado a ablandar tanto que se hundían las patas de los caballos. Preocupado, había dado la orden de que al día siguiente por la mañana desembarcaran el tercero de los trineos motorizados; el que había sido construido el último y por lo tanto el de mejores prestaciones. En toda la expedición tan sólo los

veteranos del *Discovery* tenían experiencia en el hielo y, como en esas historias tan comentadas de la burocracia de la estructura militar, aunque un marinero reportó al oficial al mando que por una zona se le acababa de hundir la pierna en el hielo, éste no comprobó la información y simplemente lo comentó con Scott, quien decidió continuar con el traslado del trineo a la playa. Una larga fila de hombres comenzó a tirar de una cuerda atada al trineo para, una vez que estuviera en la playa, revisarlo, acondicionarlo y ponerlo en marcha. Pero nunca llegaría a tierra firme.

Al llegar a la zona donde el hielo se había debilitado, uno de los hombres se hundió y todos comprendieron el peligro, pero ya era demasiado tarde: en ese preciso momento sintieron una fuerte sacudida y al volverse vieron que el trineo comenzaba a desaparecer entre el hielo. Todos los esfuerzos por evitar la tragedia fueron inútiles, y uno tras otro tuvieron que soltar la cuerda para impedir que el trineo los arrastrase también a ellos al fondo de la bahía. «Un día desastroso» (Scott, 2006: 81), fue el lacónico comentario de Scott en su diario, que a continuación describiría el incidente sin recriminar a nadie lo sucedido.

Con excepción de este accidente, el desembarco se desarrolló a gran velocidad y en poco más de una semana ya no quedaba nada en el barco. Pese a la contrariedad que supuso la pérdida del trineo, los hombres continuaron haciendo las cosas con un entusiasmo desbordante. «Trabajábamos –escribiría Cherry-Garrard en su diario– hasta acabar prácticamente reventados, y luego buscábamos otra cosa que hacer y echábamos los bofes»

(Cherry-Garrard, 2008: 250). El edificio de la base también progresaba a un ritmo vertiginoso y en dos semanas estuvo terminado y pudieron

dejar la tienda de campaña para, por fin, dormir sobre camas y escuchar la música del gramófono. Scott podía estar orgulloso de sus hombres y así lo reflejaría en su diario: «Cada hombre, a su manera, es un tesoro» (Crane, 2006: 455).

Ya en los preparativos de la expedición y a bordo del barco Bowers había demostrado su capacidad de trabajo, y ahora en tierra continuó con su desbordante actividad: «No hay día

–anotaría Scott– en que no se le ocurra algo nuevo o lleve a cabo un plan para mejorar el campamento» (Cherry-Garrard, 2008: 250). Entre otras cosas, decidió comenzar la construcción de un establo para los caballos en el lado norte del edificio, que los protegería de las ventiscas de nieve que siempre soplaban del Sur. Solucionó así uno de los problemas que preocupaban a Scott y sobre el que, tan sólo unos días antes, había escrito: «Me pregunto cómo guardaremos a los caballos en el invierno» (Scott, 2006: 79).

Al borde del desastre

Aunque el desembarco del material había terminado, el *Terra Nova* permanecía todavía allí para que parte de su tripulación siguiese ayudando en los trabajos de construcción del edificio o en el almacenamiento de los suministros. Como el hielo al que había sido amarrado se iba resquebrajando, tuvieron que volver a encender las calderas para buscar un nuevo fondeadero. Mientras estaban realizando esta operación, de repente el viento arreció y el barco se metió en una zona de fuertes corrientes que, pese a toda la potencia de sus máquinas, terminó por hacerlo encallar en las inmediaciones de la base. La situación era todavía más complicada puesto que estaban en marea alta y lo único que podían hacer era aligerar, llenando las barcas, la carga del *Terra Nova*, al tiempo que en el propio barco se trasladaba el peso de la zona donde la quilla había quedado apresada hacia el extremo opuesto, para tratar de hacer bascular la nave. Desde la orilla, viendo el barco atrapado, Scott vivió momentos de pesadilla imaginándose que casi setenta personas tendrían que quedarse allí todo el invierno hasta que, al no regresar el barco a Nueva Zelanda, mandasen una expedición de socorro que no llegaría hasta el verano siguiente. Según sus propias palabras, «el panorama era verdaderamente terrible y desalentador» (Scott, 2006: 100).

Durante varias horas la situación no pudo ser más tensa, hasta que los denodados esfuerzos rindieron sus frutos y el barco, con las máquinas a toda potencia, consiguió retroceder y liberarse de ese letal contacto. Como si nada hubiera pasado, Scott regresó a la base y continuó

haciendo paquetes de provisiones. Según contó después Cherry-Garrard en el libro que escribió sobre la expedición, respecto a Scott, «las situaciones más desastrosas se las tomaba con mucha filosofía» (Cherry-Garrard, 2008: 260). Sin embargo, esa tranquilidad desapareció cuando, pocos días después, se dio cuenta de que el hielo había comenzado a romperse incluso en los lugares más protegidos de la bahía. Si no hacía algo pronto, el mar bloquearía su paso hacia la Barrera, impidiéndole realizar el viaje para establecer los depósitos de provisiones que necesitaría en la marcha al Polo del próximo año. Tenía que hacer algo con urgencia o sus planes para alcanzar el Polo podían esfumarse.

La arriesgada apuesta de Amundsen El mar de Ross dio la bienvenida al Fram con sus aguas completamente libres de icebergs y un tiempo inmejorable, que permitió que en cuatro días pudieran distinguir el rasgo geográfico más distintivo de esta zona de la Antártida: la Barrera. Después, se desplazaron a lo largo de aquellos acantilados de hielo de 50 metros de altura, en dirección Este, hacia la Bahía de las Ballenas. En el barco crecía la preocupación sobre lo que se encontrarían allí, puesto que en 1000 kilómetros de Barrera nadie había encontrado otro lugar por donde se pudiera subir a la superficie. De no lograr desembarcar en la Barrera, sólo les quedarían, como a Shackleton, dos posibilidades, los extremos de la Barrera: al Este la Tierra de Eduardo VII, a la que todavía nadie había podido llegar, y al Oeste McMurdo, donde ya debían de estar los británicos. Se lo habían jugado todo a una carta e incluso Amundsen, el hombre templado, reconocería por escrito sus



preocupaciones: «¿En qué estado nos encontraremos la bahía? ¿Podremos desembarcar?»

(Amundsen, vol. I, 2001: 167).

El 14 de enero de 1911 salieron de dudas. Allí estaba la bahía, tan llena de vida como esperaban, y las condiciones eran inmejorables para efectuar el desembarco. Habían llegado a su objetivo sólo diez días después que los británicos al suyo. Los noruegos seguían acortando distancias.

Cómo vestirse para ir al Polo Sur: los noruegos utilizaban ropa que seguía la hechura de los esquimales



Un lugar para la base

Ese mismo día desembarcó Amundsen con tres de sus hombres y sobre esquís recorrieron la zona buscando un emplazamiento para la base. Amundsen quería alejarse una docena de kilómetros para poder estar seguro de que no terminarían navegando sobre un iceberg camino del océano Pacífico, pero no hizo falta ir tan lejos, a cuatro kilómetros encontraron el lugar ideal. Poco después el barco estaba amarrado al acantilado en un punto que les permitía desembarcar con facilidad. Algo que, evidentemente, hubiera desconcertado a Shackleton, quien tuvo la desgracia de llegar a ese punto justo durante los pocos días en que se estaba produciendo una caída masiva del borde. Como comentaría Amundsen, «si Shackleton hubiera llegado tan sólo un par de días después, posiblemente la historia del Polo Sur se hubiera escrito de distinta manera» (Amundsen, vol. I, 2001: 49).

A la mañana siguiente todos estaban preparados para empezar. Cuando el primer trineo estuvo cargado y los perros preparados, le ofrecieron a Amundsen el honor de que fuese él quien realizase el primer viaje. El propio Amundsen lo contaría así: «Con teatral elegancia hice restallar el látigo en el aire mientras miraba de reojo al barco. Sí; como pensaba, allí estaban todos mis compañeros apoyados en la borda, pendientes de la salida. No me extrañaría que yo llevase la cabeza algo más alta de lo normal y hubiera adoptado una pose de un cierto aire triunfal. Pero si lo hice fue una estupidez, al menos debería haber esperado un poco» (Amundsen, vol. I, 2001: 180).

Amundsen pertrechado contra las bajas temperaturas

como si fuese un esquimal

Durante unos metros los perros respondieron bien, luego sucedió algo. Durante los seis meses de travesía en el barco se habían acostumbrado a no hacer nada más que comer y dormir, sus únicos esfuerzos habían sido para ladrar y pelearse y ahora el tirar de un trineo les debió de parecer algo ajeno a sus intereses. De repente, todos a la vez, como si hubieran recibido una orden, se sentaron y se quedaron mirándose los unos a los otros, convencidos de que eso de tener que esforzarse no iba con ellos. El látigo voló sobre sus cabezas para hacerles comprender que tenían que levantarse, pero lo único que consiguió fue que todos se enzarzaran en una de sus habituales y encarnizadas batallas, mientras desde el barco le llegaban a Amundsen las risas y

las bromas de sus compañeros: «¡A ese ritmo, llegarás en Navidad!» (Amundsen, vol. I, 2001: 181).

El resto del día no pudo ser más agotador, además de cargar y descargar los trineos, tuvieron que emplearse a fondo para hacer comprender a los perros sus nuevas obligaciones. Poco a poco, se fueron adaptando a su nuevo papel, pero las cosas no iban como ellos habían planeado, los perros no tiraban como debían. Después de darle muchas vueltas al asunto, decidieron olvidar el sistema de tiro utilizado en Alaska, en el que los perros van por parejas en dos filas para repartir la carga de trabajo, y pasar al esquimal, al que probablemente sus perros estaban más acostumbrados, que consistía en disponer los perros en forma de abanico, de manera que todos tirasen del trineo. Por eso, aprovechando que el tiempo había empeorado, volvieron al barco para que Rönne preparase nuevos arneses, mientras los demás le echaban una mano ajustando las cuerdas y montando el resto de los equipos. Al día siguiente comprobaron que los perros se encontraban mucho más cómodos con esta disposición y el trabajo comenzó a desarrollarse como esperaban.

El 18 de enero, el mismo día que los ingleses terminaban el edificio de su base, ellos comenzaron el suyo. Stubberud había diseñado y construido la casa pensando en que tenía que volver a montarla: cuando se desarmó en Noruega, numeraron cada una de las partes y las almacenaron en el barco de forma ordenada, por lo que ahora iban llegando en el mismo orden en que tenían que ser montadas. El resultado fue que la construcción se desarrolló a gran velocidad y en diez días todo estuvo listo. El edificio, al que bautizaron como *Framheim* (la casa del *Fram*), podía ser habitado y sin dudarlo dejaron sus tiendas de campaña y se mudaron allí. Como acababan de hacer los ingleses, lo celebraron acompañados por la música del gramófono, que al llegar la noche fue sustituida por el coro de aullidos de sus perros.

En estos días los viajes de los trineos continuaron a buen ritmo para llevar los materiales de construcción y para ir descargando las provisiones. Se levantaban a las seis de la mañana y durante las siguientes doce horas los cinco trineos no dejaban de trabajar, transportando cargas de trescientos kilos en cada viaje; como solían hacer unos seis viajes al día, entre todos movían a diario unas diez toneladas de carga. Mientras que los hombres trabajaban unas doce horas, cada grupo de perros se dividió en dos equipos para que no se agotasen tirando más de cinco o seis horas por jornada. Casi un millar de cajas de provisiones, de cincuenta kilos cada una, todas numeradas para poder saber su contenido, fueron transportadas y almacenadas a

unos 500 metros de *Framheim*.

Luego, alrededor de la casa principal se fueron levantando catorce grandes tiendas de campaña de dieciséis plazas cada una. La primera estaba destinada a albergar a la veintena de cachorros que habían nacido durante el viaje, pero éstos se negaron a habitarla, prefirieron quedarse fuera; con el tiempo, como sería utilizada para que pariesen las hembras, recibió el pomposo nombre de «Hospital de Maternidad»; otras ocho tiendas fueron empleadas para dar protección durante el invierno a los ocho equipos de perros; dos para guardar el pescado seco de los perros; una para almacenar la carne fresca; otra para las cajas de provisiones y la última para el carbón y la madera. Desde lejos el conjunto daba la impresión de ser un poblado. Finalmente, a comienzos del mes de febrero, Lindström, el cocinero, se incorporaría a *Framheim* y pondría en marcha el fogón de la cocina. El humo comenzó a salir por la chimenea «anunciando –en palabras de Amundsen– que por fin la Barrera está habitada» (Amundsen, vol. I, 2001: 198).

Con Lindström llegó algo más que una comida exquisita, también «era un especialista en iluminación y ventilación» (Amundsen, vol. I, 2001: 198). Enseguida puso en marcha una lámpara Lux, que con su cálida luz contribuyó a crear una atmósfera de bienestar en la base a lo largo del invierno. También se encargó, con el carpintero, de la preparación de un eficaz sistema de ventilación, que les garantizó que durante los largos meses de noche, pese al frío y las ventiscas del exterior, dentro de la casa siempre tuvieran un aire renovado y limpio, algo de gran importancia para la salud de todos. Pero Lindström aportaba todavía algo más al grupo: era una de esas personas emocionalmente estables que con su presencia o con el comentario apropiado crean armonía a su alrededor y suavizan las tensiones siempre inherentes a las pequeñas comunidades aisladas en entornos tan agresivos como la Antártida. Sin lugar a dudas no era el líder que arrastra, como Shackleton, ni el jefe que infunde respeto, como Amundsen, ni el superior que crea lealtades hasta la muerte, como Scott, sino que su carácter era completamente diferente y, en cierta manera, puede ser equiparable a lo que fue Wilson en las expediciones británicas.

Curiosamente, en muchos casos este tipo de persona suele ser el cocinero. Entonces la cocina se convierte, tal vez por asociación con la figura de la madre, que en la mayoría de las culturas es la que prepara la comida, en un lugar de reposo emocional, donde la charla fluye espontánea, la confidencia brota suavemente y los problemas y las tensiones se disipan entre los olores de los guisos[28]. Ése era el

cocinero de *Framheim*, un hombre que nunca llegaría al Polo y que no se alejó de la base más que para ir al almacén exterior a por comida, pero que contribuyó de forma significativa a mantener el estado de ánimo de sus compañeros, que hizo que durante muchos meses los noruegos fueran como un solo hombre y que, cuando las graves tensiones aparecieron, evitó que éstas desembocaran en tragedia.

La estrategia de Scott

La marcha que noruegos y británicos se disponían a empezar tenía algo más que el simbolismo de ser un viaje al único Polo de la Tierra que quedaba por conquistar. Ambos Polos eran los extremos del planeta, los lugares más alejados de asentamientos humanos, por lo tanto los más difíciles de alcanzar29, y donde se daban las peores condiciones de habitabilidad. Pero mientras que el Polo Norte se encontraba a 750 kilómetros de Cabo Columbia, desde donde Peary inició la marcha para su conquista, el viaje al Polo Sur suponía recorrer una distancia próxima a los 3000 kilómetros entre ida y vuelta. Además, mientras que en la región ártica, puesto que era un mar congelado, era posible encontrar



osos, focas y morsas con los que alimentarse, la Antártida era un inmenso continente30

donde la vida animal desaparecía a los pocos kilómetros de la costa, por lo que la totalidad de la distancia a recorrer se iba a hacer atravesando un terreno completamente yermo, que no ofrecería el más mínimo recurso para sobrevivir. Con lo que Amundsen y Scott iban a enfrentarse era con la marcha más larga, dura y peligrosa del mundo.

Si exceptuamos las bajas temperaturas y los glaciares, con todos los peligros asociados a ellos, la principal dificultad del viaje estribaba en que sería necesario transportar todo con ellos mismos, no sólo el equipo de abrigo y sanitario, sino también todos los víveres y combustible para cocinarlos; lo único que no haría falta llevar era agua, aunque para fundir la nieve con que obtenerla también era necesario el calor suministrado por el combustible.

Ni que decir tiene que, puesto que en la marcha se utilizaban animales

de tiro, también había que llevar provisiones para ellos. Como resultaba imposible que uno mismo acarrease toda la comida y el combustible que iba a necesitar durante una marcha de más de tres meses, había que servirse de otras estrategias. Una de ellas era recurrir a partidas de apoyo que acompañasen al grupo principal durante un tiempo, transportando más alimentos que los que ellos consumían y cediendo el excedente a sus compañeros. Otra estrategia era organizar previamente un viaje para establecer depósitos a lo largo de la ruta, que serían utilizados luego en la marcha definitiva.

Cómo vestirse para ir al Polo Sur: el vestuario de los británicos consistía básicamente en prendas confeccionadas por su industria nacional Scott, por su experiencia en el Discovery, había optado por ambas soluciones. Así, varios grupos de apoyo acompañarían al grupo principal y, previamente, el mismo verano del montaje de la base realizarían un viaje para establecer varios depósitos a lo largo de la ruta y facilitarles el trabajo del año siguiente. En cuanto la base estuvo levantada, Scott ordenó comenzar cuanto antes los preparativos de ese viaje, de tal manera que se pudiese realizar en la parte central del verano austral para garantizar el mejor tiempo posible. Su plan era salir el 25

de enero, con once de sus hombres y, ayudados por los perros y por los ocho caballos más fuertes, desplazar unas dos toneladas de provisiones y situarlas en distintos depósitos a lo largo de la ruta; el último estaría a 80o S y almacenaría una tonelada de comida y combustible. De esa manera, al año siguiente no necesitarían transportar todo ese cargamento, permitiendo a hombres y animales estar más descansados para el esfuerzo que les esperaba.



Una salida precipitada

Sin embargo, un par de días antes de la fecha acordada para comenzar este viaje se observó que el hielo de la bahía, la única ruta de acceso a Punta Hut y, por lo tanto, a la Barrera, se estaba desmoronando a gran velocidad. Preocupado por la posibilidad de que todo el hielo desapareciese, dejándoles recluidos en la base sin poder establecer los depósitos, Scott ordenó que se ultimasen los preparativos a la mayor velocidad posible, lo que provocó que terminasen de embalar de forma precipitada. Como describiría Cherry-Garrard, teníamos

«tal sensación de urgencia que casi parecíamos presa del pánico» (Cherry-Garrard, 2008: 263).

Scott ataviado para la expedición con el inconfundible estilo británico Finalmente la salida se pudo adelantar un día.

Mientras que los perros, los trineos y los equipos irían en el Terra Nova hasta las inmediaciones de Punta Hut, los ocho caballos fueron caminando por el hielo marino, dado que subirlos y bajarlos del barco era una tarea complicada y delicada. Lo que ellos no podían saber en ese momento es que los temores y las prisas de Scott estaban justificados y que a las veinticuatro horas de que los caballos hubiesen pasado sobre el hielo marino, justo en la fecha en que inicialmente Scott había planificado la salida, la capa de hielo se rompió y dejó aislada la base de la Barrera. Por horas se habían salvado de un duro contratiempo o incluso una tragedia.

Una vez que todos se hubieron reunido en las proximidades de Punta Hut, y antes de ponerse en marcha para establecer los depósitos, volvieron al barco para despedirse de un grupo que, encabezado por Campbell, pasaría el invierno en la Tierra de Eduardo VII y de la dotación del *Terra Nova* que volvería a Nueva Zelanda para regresar al año próximo.

Ninguno de ellos podía imaginar que se estaban despidiendo por última vez de Scott y otros cuatro compañeros.

Primeros pasos sobre la Barrera

Al día siguiente partieron con las provisiones para montar los depósitos; también llevaban los equipos de acampada y comida y combustible para la marcha prevista de catorce semanas, que distribuyeron entre los caballos a razón de unos trescientos kilos cada

uno y de los dos tiros de perros, que cargaban con algo más de peso. En el camino pasaron por «la cabaña», la pequeña base que habían edificado en el viaje del *Discovery*. Volver a aquel lugar levantó una oleada de melancólicos recuerdos en los tres veteranos de aquella expedición; sin embargo, cuando Scott descubrió que estaba llena de hielo, por culpa de una ventana que había dejado abierta Shackleton, se dejó llevar por uno de sus arrebatos de mal genio y no quiso ni entrar en ella.

Dos días más tarde habían alcanzado la superficie de la Barrera y montado un depósito provisional, al que se denominó depósito de *Seguridad*, y que después trasladaron más al interior, a unos cuatro kilómetros del borde del hielo. De esta manera evitaron el temor a que un desprendimiento, similar al que Shackleton había visto en la Bahía de las Ballenas, les dejase sin provisiones. A diferencia del hielo marino, la superficie de la Barrera era demasiado blanda para los caballos, que se hundían en la nieve y avanzaban con tan grandes esfuerzos que Scott decidió darles un par de días de descanso mientras que ellos terminaban de trasladar el depósito con ayuda de los perros, que, en opinión del capitán, lo estaban haciendo estupendamente: «Cada día se les ve en mejor forma» (Scott, 2006: 109).

Entonces se les ocurrió probar las raquetas de nieve para caballos que habían traído. Costó un poco hacer caminar a uno de ellos con aquellos extraños aros con cañas de bambú que le pusieron en los cascos, pero en cuanto se habituó «el resultado fue mágico –según el propio Scott–, se paseaba tranquilamente caminando sin problemas por sitios donde sin ellas tenía que hacer grandes esfuerzos para pasar» (Scott, 2006: 110).

Parecía que habían encontrado la solución a las dificultades que tenían los caballos para caminar, pero el problema era que no tenían más que un juego de raquetas. Scott trató de resolverlo mandando volver a Meares y Wilson con un trineo de perros para que recogieran el resto de las raquetas en la base. Nunca se ha llegado a saber por qué no llevaron más que un juego; ninguno de los protagonistas comentó nunca los motivos, y los historiadores se han dividido entre quienes opinan que con la precipitación de la salida se les olvidaron y los que creen que fue una delicadeza de Scott hacia Oates, puesto que éste no creía que pudiesen funcionar, y por lo tanto ordenó no cogerlas. Todo podría haber quedado en una discusión fútil, de no ser porque al día siguiente Wilson y Meares regresaron sin las raquetas; como Scott temía, el hielo se había terminado de romper y no habían podido llegar a la base. También el barco se había ido, por lo que tuvieron que regresar con las manos vacías. Sin raquetas, la suerte de los

caballos estaba echada, hasta cierto punto también la del viaje para establecer los depósitos y, posiblemente, la de toda la expedición del año siguiente.

Una sorpresa mayúscula

Después de completar su misión en Cabo Evans, el *Terra Nova* se dirigió hacia el Este, hacia el otro extremo de la Barrera, para desembarcar al grupo de Campbell en la Tierra de Eduardo VII donde pasaría el invierno. Su objetivo era llevar a cabo, al año siguiente mientras Scott estuviese marchando hacia el Sur, la exploración de aquella zona hasta ese momento desconocida, que Ross había vislumbrado entre nieblas en 1842, que posteriormente Scott había descubierto en la distancia y donde unos años después Shackleton había querido montar su base para desde allí alcanzar el Polo.

Pero al igual que los hielos y las corrientes habían impedido el paso de Ross, Scott y Shackleton, también en esta ocasión se lo impidieron al *Terra Nova*, que tuvo que resignarse a retroceder bordeando la Barrera, tratando de encontrar un sitio donde desembarcarlos que estuviese lo más cerca posible de la Tierra de Eduardo VII; de tal manera que al año siguiente pudieran, caminando sobre la Barrera, alcanzar esa zona. Pero lo que encontraron fue algo muy diferente.

La noche del 3 de febrero se internaron en la Bahía de las Ballenas, donde se encontraron con que había un barco. La sorpresa tuvo que ser mayúscula y difícilmente nos la podemos imaginar; es cierto que sabían de las intenciones de Amundsen, pero después de todos los telegramas intercambiados con Londres, parecía que éste se dirigía a la parte diametralmente opuesta de la Antártida, luego estaban seguros de que en miles de kilómetros a su alrededor no podía haber rastro alguno de civilización. Aunque parezca exagerado y jocoso, debió de ser como si cuando el Apolo XI se posó por primera vez en la Luna hubiesen descubierto que a cien metros había una nave soviética, cuya tripulación se dirigía a su encuentro. Así lo sugiere la descripción que del momento nos dejaría Priestley, el geólogo del grupo de Campbell, que también había estado en la expedición de Shackleton: «Me han despertado para comunicarme la increíble noticia de que había un barco anclado en la bahía. Todos corrimos a cubierta, donde nos quedamos asombrados viendo aquel barco, pues a nadie se le hubiese ocurrido que pudiéramos encontrarnos con seres humanos en aquel remoto lugar del planeta. No era ninguna broma, allí, a poca distancia había un velero. Algunos que habían leído las obras de Nansen lo reconocieron: era el *Fram*» (Bezemer, 1950: 135).

Miedo y recelo

Para los noruegos la sorpresa tenía también otras connotaciones. Conocían, puesto que Scott había hecho públicos sus planes, que un grupo de británicos pasaría el invierno en la Tierra de Eduardo VII, luego cabía la posibilidad de que a la ida o a la vuelta les pudiesen encontrar; y dada la forma tan furtiva en que ellos habían procedido, les provocaba una cierta inquietud la reacción que podrían tener los hombres de Scott al encontrarlos. En cualquier caso, cuando el marinero que estaba de guardia en el *Fram* regresó a cubierta tras tomarse un café en el interior del barco, «tuvo que frotarse repetidas veces los ojos y pellizcarse hasta asegurarse de que no era un sueño» (Amundsen, vol. I, 2001: 204), que lo que veía era realmente el *Terra Nova* que había amarrado a poca distancia. Poco después su preocupación creció cuando vio como dos ingleses bajaban del barco y, «esquiando razonablemente bien para ser extranjeros» (Huntford, 1999: 327), se dirigían al *Fram*.

Asustado, cogió un arma y buscó una gramática inglesa; luego, al ver que venían desarmados, dejó la primera, cogió la segunda y aguardó a que llegasen.

Uno de aquellos dos esquiadores era Campbell, quien, con unos conocimientos rudimentarios de noruego, fue capaz de entablar una conversación en la que se enteró de que en aquel momento no había más que tres hombres en el *Fram* puesto que el resto estaba ayudando a Amundsen, que éste vendría por la mañana temprano y –lo más importante–

que los noruegos realizarían la marcha al Polo el año siguiente, algo que, aunque ahora parece obvio, en aquellos momentos tranquilizó a los británicos. «Es ésta una noticia alentadora –escribiría Priestley al enterarse–, puesto que de este modo nos queda la posibilidad de una competición honrada» (Bezemer, 1950: 135).

Al no existir medio de comunicación entre el *Fram* y su base, a la mañana siguiente el turno de sorpresas le llegó a Amundsen y su gente. Cuando bajaban con los trineos vacíos hacia el barco, según iban alcanzando, uno tras otro, una elevación de la Barrera desde la que ya se veía la bahía, algo les obligaba a detenerse. En ese punto, paraban el trineo, se volvían y empezaban a agitar los brazos tratando de decir algo, evidentemente incomprensible a sus compañeros que venían detrás, hasta que llegó el último. Todos permanecieron por unos momentos en la cumbre contemplando el espectáculo de los dos barcos amarrados al borde del hielo: uno era el suyo y el otro, de eso

no tenían la menor duda, el *Terra Nova*. Los ingleses finalmente habían llegado.

Encuentro entre hombres en el fin del mundo

Desde el *Fram* vieron acercarse en una desbocada carrera a todos los trineos formando un frente único. Aquélla no era la forma habitual en que solían llegar y la tripulación comprendió enseguida que habían visto el barco británico y que aquello era, sin lugar a dudas, una especie de demostración para los hombres de Scott. Según uno de los marineros del *Fram,* el espectáculo de esta llegada impresionó tanto a los ingleses que

espontáneamente comenzaron a «vitorearlos y a saludarles con los gorros», mientras desde los trineos «les devolvían los saludos y hacían chascar sus látigos en el aire» (Huntford, 1999: 329).

Campbell volvió al *Fram,* esta vez para entrevistarse con Amundsen, y éste les invitó a ir a *Framheim* a desayunar. A las nueve de la mañana Campbell, con el médico de su grupo y el capitán del *Terra Nova*, llegaron a la base de los noruegos y durante varias horas charlaron distendidamente. Los británicos comentaron que no habían podido desembarcar en la Tierra de Eduardo VII, por lo que Amundsen, de inmediato, les ofreció que se quedaran con ellos e incluso compartir parte de los perros para la exploración, cosa que Campbell, muy diplomáticamente, no quiso aceptar. Luego, en protocolaria reciprocidad, los ingleses invitaron a Amundsen y a algunos de sus hombres a visitar el *Terra Nova* y comer juntos.

Mientras tanto, a lo largo de la mañana, algunos oficiales británicos visitaron el «famoso *Fram*», sorprendiéndose de las comodidades que tenía para la tripulación.

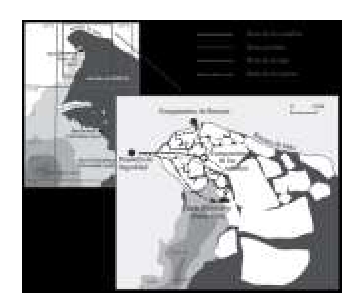
Poco después, la llegada de Amundsen y sus compañeros al *Terra Nova* volvió a ser espectacular, aunque en este caso no lo hicieron de forma intencionada; sólo condujeron sus trineos hasta el lado del barco y allí, con un simple silbido, hicieron que sus perros se parasen. Para sorpresa de los británicos, los perros no sólo obedecieron la orden, sino que se tumbaron y permanecieron así durante todo el rato que los noruegos estuvieron en el barco.

Cuando Amundsen subió a la cubierta y comprobó que no se veía por ninguna parte una antena, respiró tranquilo: Scott tampoco había llevado emisora de radio, lo que significaba que la noticia de quién llegase primero al Polo tendría que ser llevada por el *Terra Nova* o por

el *Fram*.

Esta en apariencia anodina información tranquilizó a Amundsen, que era plenamente consciente de que no importaba tanto quién llegase primero al Polo, sino quién lo comunicara primero a la prensa. Luego la competición tendría lugar en un plano de igualdad. Al terminar la comida, y tratando de aparentar indiferencia, preguntó si los trineos motorizados ya estaban trabajando, un tema que cada vez le preocupaba más, pero la respuesta de Campbell no pudo ser más inocente y a la vez más enigmática: «Uno de ellos –contestó– ya está en ' *terra firme'*» (Huntford, 1999: 330). Sin lugar a dudas se refería a que estaba en el fondo del mar, pero Amundsen entendió que ya había cruzado la Barrera y se encontraba sobre roca firme, lo que volvió a aumentar su preocupación.

Poco después abandonaron el *Terra Nova* y éste zarpó. A bordo, los sentimientos de enconada rivalidad habían desaparecido, al menos para muchos de los hombres. «Nos hemos despedido de los noruegos –escribiría Priestley– pero no podemos olvidarles. Nos han producido una magnífica impresión, poseen una recia personalidad y están acostumbrados a las privaciones, y con todo se les ve hombres de corazón, afables y rebosantes de buen humor, por lo que no es posible guardarles rencor, ni siquiera considerarles como rivales» (Bezemer, 1950: 136).



Unas pocas horas de trato, pese a que la conversación era complicada por la falta de una lengua común, habían logrado que aquellos hombres ni quisieran pudieran considerarse contrincantes. Sin embargo, también sabían que la noticia de la presencia de Amundsen en la Bahía de las Ballenas podía no ser recibida en el otro extremo de la Barrera con la misma ecuanimidad. Mientras entre los noruegos el sentimiento era parecido, resulta desconcertante la frialdad con que Amundsen comentaría la visita de los británicos, no mencionando más que el pequeño brote de catarro que les habían provocado: «No nos duró mucho, unas cuantas horas y luego desapareció» (Amundsen, vol. I, 2001: 205).

Posiblemente se esfumó a la misma velocidad con la que él quería quitarse el cargo de conciencia que suponía la buena impresión que le habían causado los británicos, a quienes su intenso deseo de superación había convertido en adversarios.

Inmediaciones de la vieja base del Discovery *en Punta Hut, hacia donde se dirigían los británicos con sus perros y caballos cuando se fragmentó la banquisa de hielo marino*

25 En julio de 1878 Nordenskjöld, con dos barcos, comenzó en Goteborg (Suecia) su histórico viaje que terminaría en julio del año siguiente en Yokohama (Japón).

26 Aunque en aquellos tiempos no se sabía, a muy bajas temperaturas el estaño sufre un cambio de tipo de cristalización que lo hace más poroso, pudiendo llegar a provocar la fuga del queroseno a través de las soldaduras.

27 Estudios científicos realizados muy posteriormente, sirviéndose de la más moderna tecnología, demostrarían que la teoría de Amundsen no era del todo correcta y que esa zona también podía verse afectada por desprendimientos de hielo, como de hecho ocurrió cuando un gran desprendimiento se llevó la vieja base de Amundsen al mar, donde se perdió para siempre. Aunque bien es verdad que eso no sucedió hasta mayo de 2000, es decir noventa años después (Solomon, 2001: 94).

28 La primera base española en la Antártida, que se construyó en 1987, tuvo la suerte y el honor de tener durante muchos años uno de esos «cocineros».

29 Cuando muchos años más tarde se pudieron fijar los límites del continente antártico, se estableció el llamado Polo de Inaccesibilidad, que es el lugar que más dista de las costas, y que se encuentra situado a unos 900 kilómetros del Polo Sur Geográfico en dirección al interior del continente.

30 Aunque en aquel momento todavía no se conocía la extensión del continente, el viaje de Shackleton había establecido que, al menos hasta el Polo, era una misma masa continental.

LAS EXPEDICIONES TRAZAN SUS RUTAS

El gran depósito de provisiones de Scott

EN EL OTRO extremo de la Barrera los británicos seguían adelante con unos caballos que cada vez se hundían más en la nieve y que por las noches, pese a las mantas que los cubrían, cada vez pasaban más frío. Sin raquetas, lo primero ya no tenía solución, pero lo segundo al menos pudieron paliarlo comenzando a caminar por la noche, contrarrestando las bajas temperaturas con el ejercicio, y haciendo que los caballos durmiesen durante el día cuando los rayos del sol los mantenían algo más calientes.

Dos días después llegaron a un punto donde la ruta giraba y, por fin, se orientaban en dirección Sur. Allí establecieron el campamento del *Desvío* y esa misma tarde les sobrevino su primera tormenta de nieve; la descripción que de ella hizo Cherry-Garrard no puede ser más gráfica: «Se ha desatado un temporal con todas las de la ley: cae una copiosa nevada, y el viento la mezcla con la del suelo, impulsándola como proyectiles. Si uno se aleja unos pasos de la tienda, ésta desaparecerá de su vista. Y si pierde el sentido de la orientación, nada le indicará el camino de regreso. Si expone la cara y las manos a la acción del viento, no tardarán en congelarse, y eso que estamos en pleno verano» (Cherry-Garrard, 2008: 273).

Durante tres días la tormenta continuó. En el exterior los caballos sufrían impotentes la furia combinada del viento y el frío debilitándolos hora tras hora. Cuando todo hubo pasado, dos de ellos prácticamente no servían para nada. A los perros, por el contrario, aquellas temperaturas parecían no importarles. Se acurrucaban en cualquier agujero y dejaban que les cubriese la nieve, que a su vez hacía de protección, y así pasaban los días descansando. «La tormenta ha maltratado a los caballos», escribiría Scott, que constataba desconcertado que los perros «están en plena forma: la tormenta para ellos ha sido un agradable descanso» (Scott, 2006: 119).

La lucha para alcanzar los 80o S

En cuanto el tiempo mejoró volvieron a continuar su marcha en dirección Sur. Tras cinco días de caminar, en los que recorrieron unos 90 kilómetros, alcanzaron un punto donde había una buena referencia para dejar provisiones y allí montaron el depósito del *Farallón*.

A estas alturas y pese a que estaban caminando sobre una superficie helada dura como la piedra, tres de los caballos estaban

completamente desfallecidos. Ante su lamentable estado Scott decidió, una vez que se instaló el depósito y se aligeró la carga, mandarlos de regreso a la base con el teniente Evans y dos marineros. El experto en caballos, Oates, no estuvo de acuerdo con esa decisión. Nadie era más consciente que él del lamentable estado en que se



encontraban los animales y, puesto que estaba seguro de que no podrían recuperarse, sugirió a Scott que siguieran con ellos hasta que no pudiesen caminar más, entonces matarlos y preparar con su carne un depósito para el año siguiente. Scott se negó en redondo y mandó que regresaran inmediatamente para tratar de salvarlos, pero, como había pronosticado Oates, uno de ellos murió poco después y otro sólo aguantó unos cuantos kilómetros más.

El mermado grupo de siete hombres, cinco caballos y los dos tiros de perros siguió adelante. Los perros estaban dando un resultado magnífico y, al avanzar mucho más rápido que los caballos, salían más tarde que el resto, pese a lo cual recuperaban pronto la ventaja y para el alto de la comida ya habían alcanzado al grupo principal. Si Scott se sorprendía del comportamiento de los perros, Wilson, que conducía uno de los tiros, no daba crédito a lo sencillo que le resultaba y anotaría en su diario «que no tiene comparación con el horror que fue el manejar los perros en la expedición del *Discovery*» (Huntford, 1999: 349). Ahora se encontraba con una situación que nunca hubiera imaginado: disfrutar conduciendo un trineo de perros. Enseguida comprendió la razón: eran unos animales entrenados y Meares, un experto conductor, le había ido enseñando cómo tenía que hacerlo.

Durante el verano previo a la carrera al Polo Sur, ambas expediciones almacenaron provisiones en la primera parte de su ruta

Por el contrario, Scott veía que los caballos no estaban dando los resultados que le habían dado a Shackleton, su constante motivo de comparación. Éste había llevado a sus únicos cuatro caballos a través de toda la Barrera hasta el glaciar Beardmore, mientras que él estaba teniendo problemas para recorrer una distancia bastante menor. Oates atribuía esta situación a tres causas diferentes: la primera relacionada

con la constitución física intrínseca de los caballos, a los que siempre había considerado viejos y débiles; la segunda a que durante el viaje por los trópicos el calor había hecho que los caballos perdiesen pelo y todavía no les había vuelto a crecer el pelo de invierno, con el que soportarían mejor las bajas temperaturas; y la tercera a una carencia alimenticia, en su opinión debida a que el forraje que estaban suministrando a los animales no era suficientemente energético, por lo que los caballos estaban agotados, delgados y siempre hambrientos. El problema era que los piensos, que hubiesen podido mejorar la situación, estaban en la base.

Pese a todo siguieron avanzando hacia el Sur. Scott continuamente trataba de pensar en soluciones que aliviasen el sufrimiento de los caballos. Así, se le ocurrió levantar un pequeño muro de hielo y nieve que protegiese a los animales de los vientos fríos del Sur.

Aunque en principio todos miraban escépticos cómo construía el muro, en cuanto comprobaron sus beneficiosos efectos «no había acampada en la que no se levantase un muro detrás de cada uno de los caballos» (Cherry-Garrard, 2008: 275).

Continuaron avanzando unos cuantos días más, ahora con temperaturas más bajas: unos 30

oC bajo cero. Los caballos cada vez estaban más delgados y hambrientos, el frío y el viento los había convertido en la famélica caricatura de lo que fueron cuando iniciaron la marcha, hacía apenas dos semanas. Un desgraciado e imprevisible incidente complicó aún más la situación; el caballo que llevaba el noruego Gran estaba tan agotado que se fue retrasando del resto, de repente se cayó en la nieve justo en el momento en que pasaba Meares con uno de los dos trineos de perros. Éstos, al ver caer al caballo, empujados por una mezcla de hambre e instinto, no pudieron controlar los genes de lobo que llevaban en su cuerpo y, sin hacer caso al látigo de Meares, se lanzaron en manada contra el pobre animal y comenzaron a atacarle. Aunque Gran y Meares se emplearon a fondo para separarlos y rompieron dos palos de esquí sobre sus lomos, cuando lo lograron el animal estaba todavía vivo, pero cubierto de heridas.

Incluso con el duro castigo que había recibido todavía pudo seguir tirando del trineo.

Cuando lograron alcanzar al resto del grupo que ya había acampado, el animal estaba medio muerto. A Scott le produjo una gran impresión ver llegar al pobre animal completamente ensangrentado; si ya se

sentía culpable y disgustado por los sufrimientos que estaban padeciendo los caballos, aquello fue superior a lo que estaba dispuesto a tolerar. Todavía caminaron un día más, pero la situación de los caballos era insostenible y Scott tomó la decisión de montar allí mismo el gran depósito y retroceder para evitarles más dolor y tratar de salvarlos para la marcha del año próximo. Se hallaban a 79o29’ S, a unos 50

kilómetros de su objetivo.

Una estrategia equivocada

Como era de esperar la decisión no gustó a Oates. Su devoción por los caballos no puede ponerse en entredicho, pero ni compartía el sentimentalismo de Scott por los animales, ni creía que en las condiciones en que se encontraban pudieran regresar sanos y salvos.

Aunque los dos eran militares, a diferencia de Scott él sí había participado en una guerra, la visión de la sangre no le impresionaba y era consciente de que para lograr un objetivo era necesario asumir riesgos y bajas. De nuevo recomendó encarecidamente a Scott que siguieran hacia el Sur hasta que los caballos no pudieran más, de esta forma su carne podría servir para alimentar a los perros y, por qué no, para comerla ellos mismos, como había hecho Shackleton en su expedición.

Sin embargo, Scott no atendió a razones: «Ya he visto bastante crueldad –le contestó a Oates en una airada discusión–, no voy a violar mis convicciones por avanzar unos pocos días más». La réplica de Oates no pudo ser más profética: «Me temo que se arrepentirá, señor».

«Me arrepienta o no –concluyó Scott–, he tomado la decisión como un caballero» (Preston, 1999: 142). Y en aquel punto montaron su depósito principal, casi una tonelada de provisiones para hombres, caballos y perros, por lo que lo bautizaron como *La Tonelada*.

Éste sería el más conocido y aciago de los once depósitos que los británicos montaron en su ruta hacia el Polo, porque durante su siguiente dramático viaje hasta allí, cuando faltaban escasamente 20 kilómetros para alcanzarlo –apenas un día de marcha–, el capitán Scott y dos de sus compañeros morirían de hambre y agotamiento.

El bautismo antártico de los noruegos

Pocos días después de que el *Terra Nova* dejase la Bahía de las

Ballenas, el *Fram* se disponía a hacer lo mismo. Las labores de desembarco estaban a punto de terminarse y aunque todavía quedaban provisiones amontonadas cerca del borde de la Barrera, que había que trasladar a *Framheim*, y aún había que terminar de organizar la base, Amundsen ya no podía esperar más. Quería comenzar los viajes para establecer los depósitos, que al igual que a los británicos le ayudarían en la marcha del año siguiente, pero más que eso ardía en deseos de descubrir cómo era la Barrera, ese lugar que los británicos en sus libros habían descrito de forma tan amenazadora. En este sentido Scott le llevaba ventaja, él ya había estado allí con algunos de sus compañeros, sin embargo para todos los noruegos era algo totalmente nuevo que trataban de imaginar por las descripciones que habían leído. Por lo tanto, en cuanto el volumen de trabajo disminuyó, Amundsen decidió investigar aquella inmensa superficie sobre la cual se iba a jugar el futuro de su expedición y la carrera al Polo.

Dividió a sus hombres en dos grupos: Johansen, Helmer-Hanssen y Prestrud le acompañarían, el resto continuaría con el trabajo de terminar de montar la base y disponerlo todo para el invierno. Le hubiera gustado llevar a Bjaaland, su mejor esquiador, pero por ahora su destreza como carpintero le hacía más útil en la base. Fijaron la marcha

para el 10 de febrero y durante los días previos notó como los que iban a quedarse, salvo Lindström, miraban con envidia los preparativos de los que iban a partir: todos hubieran querido formar parte de ese equipo. El día anterior a la partida bajaron al *Fram* a despedirse de sus compañeros, que estaban terminando de prepararlo todo para zarpar y a los que ya no volverían a ver en muchos meses, prácticamente un año. Los que estaban a bordo, con quienes habían convivido durante los seis meses de la travesía, también miraban con envidia a los que se quedaban en la Antártida; el barco tenía por delante un duro viaje oceanográfico por una zona de la costa antártica donde no se habían hecho estudios, pero, como Amundsen diría, «ninguno se quejó» (Amundsen, vol. I, 2001: 207).

Ese mismo día Amundsen y Prestrud exploraron la zona y buscaron el mejor lugar para subir a la superficie de la Barrera. Ellos habían desembarcado en la inmensa depresión que se abría a la Bahía de las Ballenas, el único lugar de todo el frente de acantilados completamente verticales de decenas de metros de altura en el que se podía subir al hielo desde la borda del barco, pero ahora tenían que salvar la altura hasta la superficie de la Barrera propiamente dicha. Durante horas buscaron un lugar por donde pudieran subir los trineos

sin demasiadas complicaciones; una vez que lo encontraron, marcaron la ruta y volvieron a la base. Todo estaba listo para su bautismo antártico.

Su primera carrera sobre la Barrera

A la mañana siguiente dispusieron tres trineos tirados cada uno por seis perros. Su objetivo era transportar media tonelada de provisiones, principalmente *pemmican* para perros, hasta un depósito que, como Scott, querían establecer a 80o S. Uno de ellos, Prestrud, no llevaría trineo, puesto que sería el encargado de ir delante de todos, haciendo de liebre, para que los perros tuvieran siempre a alguien a quien seguir, algo que Amundsen había aprendido de los esquimales durante su viaje del paso del Noroeste.

Con excepción de Lindström, sus otros cuatro compañeros fueron con ellos para ayudarles a subir los terraplenes que habían localizado el día anterior y que permitían el acceso a la superficie de la Barrera. Agradecieron que les hubieran acompañado, porque la pendiente era grande y cada trineo estaba cargado con unos doscientos cincuenta kilos entre provisiones y material de acampada. Allí, en la misma puerta de entrada a la Barrera, se despidieron dándose un fuerte apretón de manos y deseándose buena suerte. Los látigos restallaron en el aire y los perros comenzaron a correr por aquella superficie desconocida.

La carrera entraba en una nueva fase. A 700 kilómetros de distancia el equipo de Scott volvía a caminar después de haber estado varios días dentro de las tiendas por culpa de una tormenta que había castigado severamente a los caballos.

Por fin los trineos noruegos corrían sobre la superficie de la Barrera mientras sus conductores se preguntaban qué les esperaba más adelante. No sabían nada más que lo que habían leído, no pudiendo imaginarse qué encerraría aquella superficie que parecía infinita,

y los más siniestros pensamientos pugnaban por adueñarse de sus voluntades. Además, las condiciones atmosféricas no podían ser peores para comenzar un viaje por un territorio desconocido. Era un día gris y una cierta neblina lo cubría todo confundiendo la línea de horizonte con el cielo. A excepción de la niebla, éstas eran las peores condiciones de iluminación que se podían dar para caminar por la Antártida y a Prestrud, que hacía de liebre esquiando por delante de todos, le costaba dirigir la marcha. Detrás de él iba el primer tiro de perros a cargo de Helmer-Hanssen, que era el mejor conductor de

trineos de la expedición y siempre sería el encargado de abrir la marcha.

En su trineo, Helmer-Hanssen llevaba una de las brújulas de precisión con la que indicaría a Prestrud la dirección que tenía que mantener, algo extraordinariamente complicado cuando uno se encuentra en una inmensa superficie helada sin la más mínima irregularidad en todo el campo visual que le pueda permitir mantener la orientación. Tras ellos iba el trineo de Johansen y cerraba la marcha el de Amundsen, al que se le había instalado una rueda que giraba al avanzar y hacía de cuentakilómetros. Ésta sería la posición en la que habitualmente se situaría Amundsen, que lo justificaría diciendo que de esta manera «le permitía ver qué estaba sucediendo» (Amundsen, vol. I, 2001: 219) y poder actuar en consecuencia, aunque la mayor parte del viaje ese «actuar» se limitaría a ir recogiendo las cosas que se iban cayendo de los trineos de sus compañeros.

A diferencia del británico Meares, que había aprendido a conducir trineos en Rusia, donde, como no conocían los esquís, los conductores iban subidos en ellos, los noruegos esquiaban al lado del trineo. Los esquimales, de los que tantas cosas había aprendido Amundsen, también lo hacían corriendo a su lado, aunque en su caso calzando raquetas de nieve, puesto que los esquís eran ajenos a su cultura. Sin lugar a dudas, de los tres métodos de guiar un trineo el que distribuía mejor el esfuerzo entre hombres y animales era el sistema noruego, que permitía que los perros no tuvieran que esforzarse tanto, y no era tan agotador como tener que seguir el ritmo de los animales caminando con raquetas de nieve.

Hora tras hora continuaron avanzando. Las caras de preocupación iniciales se fueron distendiendo poco a poco, hasta que al final la sonrisa afloró a sus labios; empezaban a comprender que la superficie de la Barrera, aquel lugar tan temido para los ingleses, no era muy diferente a un glaciar, por supuesto un glaciar inmenso, pero casi igual a los de su tierra. Y lo más importante era que sobre aquella absoluta planicie sus perros corrían despreocupados y veloces. Después de haber recorrido unos 30 kilómetros decidieron acampar para no cansar a los perros. Precisamente aquel día Scott había hecho 22

kilómetros, su récord de distancia en el viaje de esa temporada.

Al día siguiente, prudentes, volvieron a parar cuando llevaban otros 30 kilómetros. Aunque siguió la neblina, la jornada fue excelente y los comentarios de sus diarios no podían ser más exultantes: «Esquiar

sobre la Barrera es una maravilla» (Huntford, 1999: 332). A la mañana siguiente, comprendiendo que sus perros estaban fuertes, decidieron avanzar 40

kilómetros por día, una velocidad inalcanzable para los caballos de Scott, al igual que lo fue para los de Shackleton, que se limitaban a caminar al paso de un hombre. Aunque les nevó, la temperatura se elevó y sus escritos reflejarían nuevamente que estaban disfrutando del viaje: «Con los esquís la marcha no puede ser mejor» (Huntford, 1999: 333). El cuarto día de marcha las nubes desaparecieron. Era su primer día soleado y por fin podían ver la Barrera en toda su magnificencia. Las temperaturas siguieron en ascenso y se acercaron a los 10 oC

bajo cero, lo que les obligó a quitarse la mayor parte de la ropa y a esquiar casi en ropa interior. Pararon satisfechos cuando habían hecho 37 kilómetros; sus perros parecían estar en las mejores condiciones. Aquel día Scott había mandado de regreso al teniente Evans con los tres caballos más debilitados.

Un alocado regreso

El día 14 de febrero, cuando Scott todavía seguía avanzando hacia su objetivo, los noruegos después de recorrer 18 kilómetros por la mañana alcanzaron su meta: 80o S, y establecieron su primer depósito con algo más de media tonelada de provisiones, la mayor parte *pemmican* para los perros. Al igual que hacían los ingleses, dispusieron las cajas en un montículo de unos cuatro metros de altura y situaron una banderola en la parte superior.

Había llegado el momento de regresar; con los trineos vacíos y los perros que parecían intuir que volvían a casa, la vuelta fue vertiginosa. Ya no era necesario que Prestrud abriese la marcha; Helmer-Hanssen se servía de los palos de bambú con banderolas negras, que habían dejado cada 15 kilómetros durante el viaje de ida, para conducir a sus perros. Así que la liebre, Prestrud, pasó al último lugar, sentándose en el trineo de Amundsen.

Entre ellos dos decidieron utilizar el viaje de regreso para señalizar todavía mejor la ruta dejando cada medio kilómetro un fardo de pescado seco. Y así Prestrud, cada vez que el cuentakilómetros le indicaba que habían recorrido la distancia acordada, avisaba a Amundsen para que dejase la versátil señal, puesto que, además, serviría para dar de comer a los perros en los próximos viajes. Esa tarde, con los trineos vacíos, recorrerían una sustancial distancia: 50

kilómetros.

Aunque ese día se acostaron a la una de madrugada, ya estaban saliendo otra vez a las siete y media de la mañana, y aprovechando que el camino era cuesta abajo iniciaron una frenética marcha a tal velocidad que, cuando catorce horas más tarde alcanzaron su base, habían recorrido nada menos que 99 kilómetros. Una cifra que difícilmente hubiera podido ser creída por los exploradores británicos que en aquel mismo día todavía seguían avanzando hacia el Sur para llegar a su objetivo. El propio Amundsen, siempre tan prudente y metódico, se vería obligado a justificar tan alocada carrera: «No pretendíamos establecer ningún récord, sino regresar a casa antes de que el *Fram* se hubiera ido y poder volver a dar un apretón de manos a nuestros amigos» (Amundsen, vol. I, 2001: 220).

Pese a todos sus esfuerzos no lo lograron, el *Fram* había zarpado pocas horas antes de que ellos llegasen. Una sensación de orfandad se apoderó de aquellos hombres curtidos y acostumbrados a las separaciones al ver la Bahía de las Ballenas vacía. Posiblemente nunca se habían sentido tan solos, incluso en el paso de Noroeste habían contado con la presencia y amistad de las tribus de esquimales, pero allí no había nadie, salvo los británicos a casi 700 kilómetros de distancia. Con la marcha del *Fram* había desaparecido su única posibilidad de conseguir apoyo; a partir de ese momento tan sólo se tenían a ellos mismos para afrontar todas las dificultades que les pudiera plantear la primera noche polar que el hombre iba a pasar sobre la Barrera. Con esa sensación de desamparo llegaron a *Framheim*, donde les esperaba el resto de sus compañeros. Esa noche, alrededor de la mesa, aquellos nueve hombres fueron más conscientes que nunca del desafío que les aguardaba.

El viaje de regreso de Scott

El gran depósito de Scott se encontraba en medio de una llanura inmensa. Las cajas se apilaban formando un montículo de dos metros de altura y en la parte más alta se sujetó con tensores una larga caña de bambú rematada con una bandera negra. Además de cuerdas, trineos y esquís, contenía cinco sacos de avena, cuatro fardos de forraje, una gran lata con más de cien kilos de galletas para perros, paquetes de provisiones para que un equipo de cuatro hombres pudiera mantenerse durante siete semanas y suficiente combustible para doce semanas. Scott estaba orgulloso de la labor realizada y consideraba que habían hecho un gran avance para el próximo año, como dejaría escrito en su diario:

«Al menos podremos alimentar abundantemente a los caballos hasta este punto» (Preston, 1999: 142).

Una vez listo el depósito, Scott volvió a dividir el grupo. Impaciente por conocer las noticias del desembarco del grupo de Campbell en la Tierra de Eduardo VII, decidió que los tiros de trineos, con Wilson y Cherry-Garrard en uno y Meares y él mismo en el otro, se dirigieran lo más rápidamente posible a Punta Hut, donde había acordado con el *Terra Nova* que les dejarían un informe antes de que el barco partiera con rumbo a Nueva Zelanda. El otro grupo, formado por Oates, Bowers y Gran les seguiría con los cinco caballos, hasta el punto de reencuentro asignado.

Scott descubre el valor de los perros

Al igual que los perros de Amundsen supieron que estaban regresando e imprimieron un fuerte ritmo a su marcha, los de los británicos, con los trineos también vacíos, parecían volar sobre la nieve. Los kilómetros que antes habían recorrido al paso lento de los caballos que tiraban de unos trineos cargados, ahora los perros los devoraban casi sin esfuerzo. La distancia que habían tardado dos semanas en recorrer, ahora la cubrían en menos de una; incluso un día llegarían a hacer casi 60 kilómetros, el triple de la máxima velocidad que habían logrado los parsimoniosos caballos. Las ventajas de unos tiros de perros bien entrenados y dirigidos por un buen conductor eran evidentes, y Scott comenzó a cambiar de idea.

Los perros que antes no tenían más que un papel auxiliar empezaban a tomar forma en su mente como una parte importante en su sistema de transporte. En este corto viaje fue tomando decisiones para el año siguiente, como aumentar las raciones de comida de los perros. Además, para cansarlos lo estrictamente necesario, decidió, con evidente intuición, que el conductor no fuese sentado en el trineo cuando éste estuviese cargado, como era la costumbre en Rusia. Incluso llegó a preguntar a Meares su opinión sobre el comportamiento que podrían tener los perros en la meseta polar, cuando hasta ahora no tenía previsto que pasaran de la Barrera y mucho menos subir el glaciar Beardmore.

Sin embargo, mientras regresaban veloces, en un momento de descuido, la sombra del desastre volvió a planear sobre Scott. Apremiado por las prisas de conocer las noticias del *Terra Nova*, no siguió la misma ruta que tomaron en el viaje de ida, sino que decidió acortar por una zona que en el viaje del *Discovery*, años antes, también habían evitado por estar llena de grietas. El resultado fue que, de

repente, la parte central de la línea de perros del trineo de Scott comenzó a desaparecer delante de sus ojos: una grieta se los iba tragando y, puesto que cada vez pesaban más los que estaban suspendidos en el aire, los demás, como en un castillo de naipes, iban cayendo. Afortunadamente, el peso del trineo y la fuerza del perro líder, que había clavado sus uñas en el hielo del otro lado de la grieta, detuvieron la caída, evitando que la sima de hielo se los tragase a todos. Esa noche Scott escribiría:

«Nunca sabremos por qué nosotros y el trineo no nos caímos detrás de ellos» (Scott, 2006: 130).

Con la ayuda de sus compañeros comenzaron a sacar la ristra de perros que, pese a estar colgados de sus arneses y balanceándose en el abismo, habían empezado a pelearse entre sí.

Pronto todos estaban sobre la seguridad del hielo salvo dos, que en la caída se habían soltado de los arneses y ahora estaban, aparentemente en buen estado, en un saliente a veinte metros de profundidad.

Les había llevado casi una hora rescatar a once de los trece perros, estaban cansados, hacía frío (la temperatura era próxima a los 40 oC bajo cero), tenían los dedos con los primeros síntomas de congelación y todos ya estaban pensando en abandonar a esos dos perros a su suerte cuando Scott se negó en redondo a dejarlos morir allí. Y en uno de esos actos que acrecentarían su categoría moral a los ojos de sus hombres, no exigió que ninguno de ellos arriesgase su vida en la grieta para salvar a los perros, sino que él mismo cogió una cuerda, se la ató y bajó hasta el saliente. Allí se quitó la cuerda y con ella fueron subiendo uno tras otro a los dos perros. Ya iban a subir a Scott cuando los perros, que se encontraban en la superficie, se enzarzaron en una pelea tan feroz que hicieron falta grandes esfuerzos para separarlos. Cuando al final lo lograron, uno de los animales ya estaba bastante maltrecho.

Sólo entonces, una vez solucionado el problema, los hombres de Scott se dieron cuenta de que se habían olvidado por completo de su jefe, que permanecía en aquel saliente al borde del abismo, aterido de frío y sin saber qué ocurría arriba. Finalmente –escribiría uno de ellos– «sacamos a Scott, que ya no podía más» (Cherry-Garrard, 2008: 291).

Al llegar al campamento de *Seguridad* se encontraron esperándoles al teniente Evans, quien les dio la triste noticia de que de los tres caballos con los que habían vuelto no quedaba más que uno, los otros habían muerto de agotamiento y los habían enterrado. No fue sin

embargo la única mala noticia que recibió Scott en aquel lugar, dado que allí le entregaron la carta que el *Terra Nova* había dejado para él en la casa de Punta Hut. Cuando el capitán la abrió palideció de golpe.

Esa noche anotaría en su diario: «Todo lo acaecido en el día parecía irrelevante comparado con el desconcertante contenido de la carta de Campbell. Amundsen está en la Bahía de las Ballenas» (Scott, 2006: 135).

La amenaza de los noruegos

Uno de los miembros de la expedición, Cherry-Garrard, describiría muchos años después a Bernand Shaw que «la primera reacción de Scott fue de furia» (Preston, 1999: 144), luego

«durante muchas horas ni era capaz de pensar en nada más ni hablar de nada que no fuera sobre ese tema» (Huntford, 1999: 352). Sus hombres tampoco pudieron evitar un sentimiento de rabia, y uno de ellos dejaría escrito lo siguiente: «Se apoderó de nosotros una cólera furibunda, y contemplamos la disparatada idea de ir a la Bahía de las Ballenas y resolver aquel asunto con Amundsen y sus hombres de la manera que fuera» (Cherry-Garrard, 2008: 294).

Era lógico, y posiblemente cualquiera hubiera reaccionado de forma parecida. La noticia había arrancado de un zarpazo todas las seguridades de las que Scott se había ido rodeando durante meses y meses para lograr su objetivo de alcanzar el Polo. Había esperado los resultados de Shackleton y ahora estaba siguiendo sus pasos meticulosamente: la misma ruta y el mismo sistema de transporte, hasta la paranoia de elegir a los caballos de color blanco. Si Shackleton se había quedado a las puertas de su objetivo, él, aumentándolo y perfeccionándolo todo (más hombres, más caballos, más perros, mejores vehículos motorizados...) tenía que lograrlo. Había intrigado para tratar de sacar de la carrera a norteamericanos y alemanes, aunque luego la abandonaran por otras causas. Luego, cuando todo parecía estar libre para su expedición, en Nueva Zelanda recibió un telegrama de Amundsen diciéndole que, sin dar explicaciones a nadie, se incorporaba a la carrera. Y

ahora acababa de enterarse de que, para colmo de desfachatez, lo quería hacer desde su zona, una zona que consideraba que por derecho sólo le pertenecía a él y por extensión a los británicos, o viceversa. Incluso internacionalmente se había aceptado que aquél era el cuadrante de exploración preferente para ellos. El fantasma de un nuevo Shackleton, esta vez enarbolando la bandera noruega, se le

había vuelto a aparecer.

Poco a poco volvió la calma y sus hombres comprendieron lo irreflexivo de su comportamiento. Según el teniente Evans, «el capitán lo aceptó dignamente, mejor que ninguno de nosotros» (Evans, 1961: 77). Esa noche, Scott, ya más tranquilo, o tranquilizándose al ponerse delante de su diario, su ventana de comunicación consigo mismo, escribiría: «Lo apropiado y lo más sensato es seguir adelante como si nada de esto hubiera sucedido. Seguir adelante y hacerlo lo mejor que sepamos por el honor de nuestro país, sin la más leve sombra de miedo» (Scott, 2006: 135). También escribió una carta a Campbell en la que decía: «Estoy completamente de acuerdo con vuestro educado comportamiento con Amundsen» (Murray, 2006: 26).

A partir de ese momento, y por el resto de su estancia en la Antártida, Scott se comportó como si realmente «nada de esto hubiera sucedido», como si la amenaza de los noruegos hubiera vuelto a desaparecer, engullida por la separación de la Barrera. Tal vez, y dadas las circunstancias, era lo mejor que podía hacer. No servía para nada tratar de forzar el ritmo,

ofuscado por la atmósfera de competición y el ansia de ganar, tan sólo para tomar decisiones precipitadas, como luego le pasaría a Amundsen, a quien a punto estuvo de costarle la vida y la de sus compañeros. Sí, posiblemente aquélla fuese una sabia decisión.

Objetivo: salvar los caballos

A la mañana siguiente Scott volvió a sus planes. Mientras el tiempo lo permitiera trataría de seguir llevando más provisiones hacia el Sur y a la vez intentaría salvar a sus caballos; el año siguiente los iba a necesitar más que nunca. Puesto que los perros estaban agotados por el ritmo al que se les había sometido los últimos días, tuvo que volver los ojos al único caballo que había logrado traer con vida el teniente Evans, y que parecía haberse recuperado algo. Al día siguiente, mientras descansaban los perros y esperaban la llegada de los cinco caballos del depósito de *La Tonelada*, envió a ese caballo tirando de un trineo y a varios de sus hombres tirando de otro a llevar provisiones al campamento del *Desvío*. A toda costa necesitaba fortalecer su línea de aprovisionamiento para la gran marcha.

Un día después llegaría el otro grupo con los restantes cinco caballos, los cuales se encontraban en un estado verdaderamente lamentable: delgados, hambrientos y débiles, especialmente uno de ellos. Por si no tuvieran suficientes problemas, esa noche comenzó una ventisca que

duró dos días y cuyas bajas temperaturas, inferiores a los 40 oC bajo cero, afectaban cada vez a las pobres bestias. La situación preocupaba cada vez más a Scott, quien escribiría: «Todavía están vivos pero da pena verlos en tan lamentable estado. Sopla un viento frío y cortante. Nada bueno podemos esperar de seguir aquí» (Scott, 2006: 137), y mandó hacer los preparativos para salir cuanto antes. La idea era alcanzar la casa de Punta Hut lo más pronto posible, donde los caballos estarían a cubierto, y para lograrlo el camino más corto era atravesar un largo trecho de hielo marino que en algunas partes ya había manifestado indicios de que se estaba comenzando a romper.

De forma precipitada, Scott lo organizó todo para salir rápidamente, pero nunca las prisas son buenas consejeras y, aunque él era un buen planificador, no tenía capacidad para improvisar coherentemente. Mandó salir en primer lugar a los dos trineos de perros con Wilson y Meares, mientras ellos preparaban los caballos: el primero en estar listo fue el de Bowers y le ordenó que se adelante, luego le seguirían Crean y Cherry-Garrard con otros tres caballos, mientras que Oates, Gran y el propio Scott se quedarían tratando de reanimar al quinto animal, que se encontraba en un estado penoso. Lo intentaron durante todo el día, pero pese a todos sus esfuerzos –incluso le dieron «una papilla de avena caliente» (Scott, 2006: 138)– no lograron nada y por la noche moriría. «Es duro haberlo traído hasta aquí sólo para esto –escribiría Scott en su diario–, pero hemos hecho todo lo que hemos podido»

(Scott, 2006: 138).

Preocupado por salvar la vida de ese caballo, Scott no prestó atención a que durante las veinticuatro horas que dedicó a esa humanitaria labor se estaba desarrollando sobre el hielo

marino otra tragedia que iba a poner en peligro de muerte a los otros cuatro caballos y, lo que era peor, a tres de sus hombres.

Amundsen profundiza su avance

Los resultados del primer viaje, al que a Johansen le gustaba referirse como de

«reconocimiento», no podían haber sido mejores. La superficie de la Barrera, al menos hasta la zona donde ellos habían llegado, era la adecuada para los perros, lo que disipó las dudas que alguna vez habían hecho temer a Amundsen que se había equivocado, que quizá hubiera sido mejor llevar renos para tirar de los trineos. Sin embargo,

el viaje también les sirvió para detectar lo que no iba bien, en particular el tiempo excesivamente largo que empleaban desde que se levantaban hasta que tenían todo listo para salir: cerca de cuatro horas. Era evidente que tenían que hacer algo para reducirlo, aunque por el momento no se les ocurría cómo.

El otro problema habían sido las botas que utilizaban para esquiar, que pese a haber sido fabricadas a medida por un experto zapatero resultaron ser duras y, sobre todo, demasiado pequeñas, lo que las hacía muy frías. Tendrían que desmontarlas y hacerlas más grandes y suaves, algo nada sencillo. En cuanto volvieron, Wisting, el único que tenía experiencia en este tema, se puso a trabajar y, como diría Amundsen, «menos mal que el zapatero que las hizo no podía verle, porque su cuchillo se aplicó sin misericordia sobre el magnífico trabajo que en su día aquél había hecho» (Amundsen, vol. I, 2001: 226).

Mientras él trabajaba en las botas, sus compañeros lo preparaban todo para volver a salir cuanto antes y establecer depósitos a 81o, 82o y si fuera posible incluso a 83o S. Era evidente que cuanto más adelantasen las provisiones, más sencilla y segura sería la marcha del próximo año. Esta vez saldrían todos, con excepción de Lindström, que se quedaría al cuidado de los perros y que no paraba de comentar que deseaba que se fueran cuanto antes para poner un poco de orden en la base.

El segundo viaje de depósitos

El 22 de febrero, precisamente el día en que Scott se enteró de su presencia en la Barrera, salían los noruegos para su segundo viaje, con siete trineos. Como el viaje anterior había sido tan sencillo, no pudieron resistir la tentación de cargar más los trineos: trescientos kilos cada uno, lo que luego significó un problema para sus perros. Como siempre, Prestrud fue de liebre seguido por el trineo de Helmer-Hanssen. Las condiciones de la nieve no eran las mismas que la salida anterior y ya desde el principio los perros tuvieron que esforzarse para recorrer los 30 kilómetros de ese primer día.

Los días siguientes el tiempo empeoró; fuertes vientos y una intensa nevada, en la que no podían ver absolutamente nada, les hicieron perder la ruta y por espacio de casi dos días

tuvieron que seguir orientándose sólo con la ayuda de la brújula. Finalmente, pudieron localizar una de sus banderolas y volver a la ruta y, puesto que todas sus banderolas estaban numeradas,

comprobaron que se encontraban a 72 kilómetros de la base.

A partir de ahí la marcha fue mucho más sencilla, aunque las temperaturas comenzaron a disminuir gradualmente. Según avanzaban, Prestrud iba cogiendo los fardos de pescado seco que habían dejado en el viaje anterior para señalizar la ruta y los tiraba a un lado, pues de no hacerlo así, al encontrarlos los perros, hubieran comenzado sus encarnizadas peleas.

Luego, cualquiera de los que iba detrás los recogía y los cargaba en los trineos para distribuirlos entre los perros en las paradas. Después de cinco días de marcha llegaron al depósito de 80o S: todo estaba como lo habían dejado, pero sus perros no estaban tan bien como en la ocasión anterior. Posiblemente las temperaturas que estaban teniendo, inferiores a los 25 oC bajo cero, junto a los trineos sobrecargados, les estaban afectando más de lo que habían previsto. Ese día, al otro extremo de la Barrera, un temporal de viento y nieve obligó a Scott a permanecer toda la jornada en el interior de la tienda del campamento de *Seguridad*, mientras esperaba al grupo que estaba regresando con los cinco caballos.

Garantizar los depósitos

Desde que llegaron del primer viaje hasta que empezaron el segundo, uno de los temas que más había estado discutiendo Amundsen con sus hombres era el de la señalización de los depósitos. Era evidente que no podían comprometer el éxito de la misión por el riesgo de que al año siguiente durante la marcha al Polo, por culpa de la niebla, la ventisca o una nevada, no lograsen encontrar un depósito. Además, precisamente la localización de los depósitos había sido siempre uno de los problemas principales con que se habían encontrado los británicos, y Amundsen no estaba dispuesto a sufrir esas angustias. Después de discutirlo habían llegado a la conclusión de preparar una señalización no sólo sobre la propia ruta, como habían hecho en el viaje anterior, sino también en dirección transversal a donde estuviesen los depósitos. De esta manera aunque perdiesen el rumbo y se separasen un poco, puesto que la brújula les haría seguir una dirección paralela a la ruta, siempre tendrían la oportunidad de encontrarse con las marcas transversales.

Así, decidieron disponer en todos los depósitos una línea de veinte palos de bambú con banderolas, en dirección Este-Oeste (puesto que la dirección de su ruta siempre era Norte-Sur), separadas 900 metros entre sí y dejando el depósito en el centro. De esta manera, tanto si se habían desviado 10 kilómetros a la derecha o 10 kilómetros a la

izquierda, podían garantizar que al menos una banderola estaría en su campo visual. Para facilitar aún más la búsqueda del depósito, cada banderola estaría numerada, de tal manera que una vez localizada una, se sabría cuál era la dirección correcta hacia el depósito e, incluso, a qué distancia se encontraba éste.

A primera vista puede parecer superflua la numeración de las banderolas, ya que si se equivocaban de dirección, al partir desde la banderola hallada no tendrían nada más que llegar al final de la fila de banderas y luego cambiar de dirección para encontrar el depósito.

Sin embargo, Amundsen y sus hombres sabían por experiencia que, cuando se está agotado y las condiciones meteorológicas son adversas, cualquier información es valiosa. Además, también sabían que el viento podía tirar una o varias banderolas haciéndolas desaparecer por completo, lo que convertiría la búsqueda del depósito en una pesadilla.

Más hacia el Sur

Una vez que terminaron la señalización de su primer depósito continuaron su viaje hacia el siguiente. La temperatura seguía disminuyendo, acercándose cada vez más a los 40 oC bajo cero. En sí mismas tan bajas temperaturas no representaban un gran problema, dado que el ejercicio físico de estar esquiando les mantenía calientes; el problema era la transpiración, pues el sudor al pasar a través de las ropas se convertía en escarcha, que se licuaba con el calor del cuerpo al pararse. Aunque ellos llevaban vestimenta esquimal, preparada para favorecer la circulación del aire y evitar en gran medida ese problema, todas las noches tenían que secar sus pieles de reno al calor de la estufa.

Más desconcertante y preocupante era que sus perros comenzaban a mostrar heridas en sus patas. Sabían que, a veces, el hielo puede presentar estructuras afiladas que pueden dañar las almohadillas de las pezuñas de los animales, pero no habían encontrado ese tipo de superficie durante la marcha y sin embargo sus perros acusaban molestias. Finalmente comprendieron que durante los seis meses que los perros pasaron en el barco, siempre sobre suelos suaves y pulidos, habían ido perdiendo la dureza y resistencia de sus pezuñas, por lo que ahora se estaban resintiendo.

Entender el origen del problema que estaban sufriendo los pobres animales no significaba que mejorase su situación y, cuando el 3 de marzo alcanzaron los 81o S, los perros, además de débiles y

hambrientos, sentían tal dolor al caminar que perdieron sus ánimos de seguir hacia delante. También los hombres comenzaban a mostrar signos de cansancio. Habían recorrido 260 kilómetros en semana y media, y ese día, aunque llegaron por la tarde, decidieron acampar y descansar enseguida, dejando las tareas de montar el depósito para el día siguiente. Precisamente durante esa noche soportaron la temperatura más fría de todo el viaje: 45 oC bajo cero.

Acostumbrado a la climatología de la zona polar del hemisferio norte, a Amundsen le sorprendían las bajas temperaturas que estaban alcanzando en la Barrera cuando todavía faltaban tres semanas para que terminara el verano31. En el Ártico, tres semanas antes de empezar el otoño el tiempo era predominantemente veraniego. Por otra parte, los registros de temperaturas de los británicos en sus anteriores expediciones para esta época no señalaban temperaturas tan bajas. Amundsen consideró, acertadamente, que tanto el área

de McMurdo como la zona donde instaló su base Shackleton estaban en cierto modo protegidas por el monte Erebus, por lo que sus temperaturas podían no ser representativas del interior de la Barrera.

Tal vez si Amundsen hubiera podido compartir esta información con Scott, éste –al año siguiente– no hubiera apurado tanto las fechas y hubiese tratado de regresar antes del Polo Sur para evitar tener que enfrentarse a este fenómeno tan peculiar. Precisamente, en los días en que los noruegos se estaban acercando a los 81o S, en el otro extremo de la Barrera estaba teniendo lugar un episodio que provocó importantes bajas para la logística de la expedición británica y a punto estuvo de convertirse en una auténtica desgracia.

Todavía más hacia el Sur

A la mañana siguiente y después de montar el depósito de 81o S y de señalarlo como el anterior, Amundsen dividió el grupo en dos: Bjaaland, Hassel y Stubberud volverían a la base, y el resto continuaría con el plan. Allí quedaría almacenada otra media tonelada de provisiones, también la mayor parte consistente en *pemmican* para los perros. Y mientras unos retrocedían hacia el Norte, comenzando a imaginarse que ya estaban saboreando los guisos de Lindström, los otros continuaban todavía más hacia el Sur, adentrándose cada vez más en lo desconocido.

A partir de los 81o S la superficie hasta entonces plana de la Barrera comenzó a tener algunas ondulaciones que según avanzaban se acentuaban cada vez más. El primer día el tiempo todavía fue bueno,

con temperaturas tan sólo ligeramente inferiores a 30 oC bajo cero, y consiguieron hacer una buena distancia. Al día siguiente empezaron a comprender el origen de esos montículos cuando vieron que estaban asociados a grietas: si bien es verdad que eran estrechas, parecían no tener fondo. Y al tercer día, el paseo que había sido hasta entonces el viaje por la Barrera pareció truncarse cuando una grieta se tragó a tres de los perros de Helmer-Hanssen; por suerte quedaron colgando por los arneses y pudieron recuperarlos. A partir de ese momento, tanto hombres como bestias estuvieron más pendientes de lo que tenían por delante.

Según pasaban los días, los perros estaban cada vez más agotados y tenían que usar más el látigo para que siguieran, pero ni con el castigo lograban que avanzasen. Entonces Amundsen, al igual que había hecho Scott, comprendió que era imposible seguir así: «He pensado –escribiría– no llegar más que hasta 82o S, no tiene sentido seguir más al Sur»

(Huntford, 1999: 338).

Por fin el 8 de marzo llegaron a su destino, empleando todo el día siguiente en montar el depósito que, como los anteriores, coronaron con un largo palo de bambú y una bandera.

También aseguraron el depósito estableciendo una línea transversal, aunque esta vez con el triple de banderolas para que pudiese verse mejor. Otra media tonelada de provisiones fue

depositada allí a menos de 900 kilómetros del Polo, casi 300 kilómetros más cerca del Polo que el depósito de una tonelada de Scott. Sin lugar a dudas era todo un éxito, pero ellos estaban demasiado cansados para darse cuenta de lo que habían logrado y las conversaciones en la tienda se centraban en todo lo que estaba saliendo mal. Por ejemplo, Johansen se quejaba amargamente diciendo: «He dormido en toda clase de tiendas e incluso sin tienda, pero ésta es la peor de todas» (Huntford, 1999: 339).

Dos días después iniciaron el viaje de vuelta. Puesto que los trineos estaban prácticamente vacíos, Amundsen dejó allí el suyo y distribuyó sus perros entre los demás. Habían pensado que el regreso sería igual de placentero que la primera vez, pero en esa previsión no contaron con que las temperaturas llegarían a rondar los 40 oC bajo cero y una ventisca les tendría recluidos casi dos días en las tiendas. En esas condiciones, si la vuelta fue difícil para los hombres, aunque socarronamente lo compararon «a una marcha de esquí invernal en su

tierra» (Huntford, 1999: 339), quienes sufrieron de verdad fueron los perros, hasta el punto de que cinco morirían de agotamiento durante el viaje y otros tres llegaron tan débiles que, pese a todos sus esfuerzos, nada se pudo hacer por ellos.

El viaje terminó el 23 de marzo de la manera más cómica posible. Ya distinguían *Framheim* en la distancia cuando uno de ellos gritó a sus compañeros: «¡Os espero en la base!». Todos aceptaron a gritos el desafío y en unos segundos los trineos comenzaron una alocada carrera de velocidad creciente. Todo fue bien hasta que al llegar a la empinada rampa que les llevaba a la Bahía de las Ballenas, Prestrud, que seguía a la cabeza del grupo, fue alcanzado por uno de los trineos, salvándose de ser arrollado al saltar sobre él. Los demás trineos también bajaban fuera de control hasta que terminaron chocando unos contra otros.

Hombres, perros, trineos y esquís rodaron hasta el final de la pendiente entre gritos, risas, improperios, gruñidos y ladridos. Como un historiador polar comentaría: «Así terminó el gran viaje para establecer los depósitos de los noruegos, como una clase de 'principiantes'

de una escuela de esquí» (Huntford, 1999: 340).

Al borde del desastre

El 1 de marzo, cuando los noruegos se dirigían a montar un depósito de provisiones a 82o S, sobre el hielo marino del otro extremo de la Barrera el viaje para establecer los depósitos de Scott estaba a punto de terminar en una enorme tragedia. Mientras Scott, Oates y Gran trataban desesperadamente de salvar a uno de los caballos, Bowers, Cherry-Garrard y Crean comenzaban a caminar por el hielo marino siguiendo las huellas que habían dejado los trineos de perros conducidos por Wilson y Meares. El objetivo era alcanzar cuanto antes la casa de Punta Hut, donde los caballos conseguirían techo y abrigo, y en lugar de dirigirse en línea recta y salvar las irregularidades del terreno, lo más cómodo y rápido era dar un rodeo pasando sobre el mar congelado, cuya superficie era completamente lisa, pese a los riesgos que en esa época del año, final del verano austral, eso entrañaba. De hecho el propio

Scott reconocería en su diario que estaba «muy preocupado por el estado del hielo, ya que están aumentando las charcas de agua» (Scott, 2006: 138).

En teoría Scott se iba a poner al frente de todo el grupo de caballos, pero se retrasó un día entero –por tratar de salvar a uno de los animales, que al final murió–, y como consecuencia sus tres compañeros y los cuatro caballos se quedaron solos sobre un mar de hielo en descomposición, al mando de un oficial, Bowers, sin experiencia previa en este tema. Al principio todo fue bien, ya que no hacían más que seguir a los trineos de perros que iban por delante. De repente vieron como los perros abandonaban la ruta que tenían que seguir sobre el hielo y se dirigían a tierra.

Cumpliendo órdenes

Para la mentalidad militar de Bowers, donde las órdenes no eran para interpretarlas sino para cumplirlas al pie de la letra32, aquello era cuando menos sorprendente, y así lo daría a entender en sus escritos: «Por desgracia, los perros interpretaron mal sus órdenes y salieron corriendo por su cuenta» (Cherry-Garrard, 2008: 308). Al leerlo incluso hasta resulta extraña la forma en que se dirigió a sus compañeros, Wilson y Meares, que iban dirigiendo los perros y que, por cierto, eran mucho más duchos y experimentados que él en temas polares.

Ni por un momento parece que se plantease la posibilidad de que si sus compañeros cambiaban la ruta era porque existía alguna razón poderosa.

De modo que continuaron sobre el mar congelado siguiendo las órdenes. La placa de hielo sobre la que caminaban era gruesa, entre metro y medio y tres metros de espesor, pero por debajo percibían el «desagradable ruido del chapoteo del agua». Aun así siguieron adelante, aunque el propio Bowers reconocería que «ese ruido era sinónimo de movimiento, y el movimiento en el hielo marino es sinónimo de desprendimiento» (Cherry-Garrard, 2008: 309). Para terminar de complicar las cosas, una espesa niebla se extendió sobre el mar congelado, los animales parecían completamente agotados y ellos comenzaron a preocuparse al ver alguna grieta en el hielo. Retrocedieron buscando el hielo sobre el que antes habían pasado y que les había dado sensación de seguridad. Cuando llegaron hasta él, siguieron estrictamente las instrucciones recibidas «de acampar en el hielo si los animales eran incapaces de continuar» (Crane, 2006: 476), y así montaron la tienda y comenzaron a preparar la cena. Mientras lo hacían, por falta de luz, confundieron el paquete de cacao con el del curry, el cual mezclaron con azúcar; aunque parezca mentira, tal era su necesidad de tomar algo caliente para reanimarse que, como escribiría uno de ellos, «Crean se tomó su taza de un trago, sin notar

nada raro» (Cherry-Garrard, 2008: 310).

A media noche un ruido alertó a Bowers, quien, mientras sus compañeros seguían durmiendo, salió de la tienda. Durante unos instantes siguió pensando que lo que veía no podía ser real, que debía de estar todavía durmiendo y que aquello tenía que ser una pesadilla. El campamento, que unas horas antes habían montado sobre una superficie

helada que se extendía hasta el límite de la vista, ahora se encontraba al borde de un trozo de hielo a la deriva sobre el mar. Aquel inmenso campo de hielo marino se había fragmentado como por ensalmo en miles de trozos y durante ese proceso, por auténtica fatalidad, una de las rajas que se habían abierto lo había hecho por debajo de uno de los caballos, tragándoselo para siempre. Dentro de lo horroroso de la situación, al menos hasta entonces habían tenido mucha suerte, porque si esa grieta, u otra similar, se hubiera abierto por debajo de su tienda de campaña, les hubiera engullido como al caballo y ahora ellos tres y la tienda estarían debajo del agua helada, tratando de liberarse de una mortaja que sin remisión les hubiera llevado al fondo del mar.

Como si un destino cruel hubiera querido añadir todavía más dramatismo a la escena, una delgada capa de niebla se extendía sobre la superficie del mar, permitiéndoles ver los picos de las montañas pero sin dejarles ver con claridad las proximidades. El resultado no podía ser más siniestro: a su alrededor no se veían más que trozos de hielo como el suyo, que se movían a merced del viento y las corrientes en dirección a mar abierto, y entre medias el agua de un amenazador color negro intenso.

Saltando sobre la muerte

El trozo de hielo sobre el que se encontraban tendría unos treinta metros de ancho, una longitud mucho mayor y un espesor superior a los dos metros. A su alrededor, los trozos de hielo tenían al menos ese mismo tamaño y, como en un juego infernal, se encontraban en continuo movimiento, acercándose los unos a los otros, para romperse como consecuencia del choque o para permanecer unidos unos minutos y luego, movidos por unas fuerzas invisibles, volver a separarse. Todo ello con una majestuosa lentitud que Bowers, Cherry-Garrard y Crean inmediatamente comprendieron que podrían aprovechar para, saltando de plancha en plancha, ponerse a salvo. El único inconveniente era que con ellos había tres caballos, a los que no estaban dispuestos a abandonar a su suerte.

Puesto que su única esperanza era regresar al hielo fijo que tenía que estar al Sur, junto a la Barrera, hacia allí se dirigieron logrando que uno a uno todos los animales saltasen a la plancha más próxima, luego pasaban los trineos llenos de material que tampoco querían perder, y al final saltaban ellos mismos. Todo ello mientras las dos planchas estuvieran lo bastante cerca para poder pasar de una a otra, un tiempo que era del todo impredecible.

Lentamente esa pequeña y angustiada caravana fue pasando de una plancha a otra, donde esperaban hasta que otra placa colisionase con ella para poder seguir avanzando. Y así hora tras hora. Por si sus problemas no fueran suficientes vieron que un grupo de orcas se movía entre las planchas de hielo esperando dar caza a las focas a las que la desintegración del hielo marino hubiera sorprendido como a ellos.

Durante seis angustiosas horas estuvieron con aquel macabro juego, en el que la más pequeña equivocación podía terminar con un trineo en el fondo o con un caballo en el agua helada, de la que de ninguna manera podrían sacarlo con las orcas rondando por allí. Sin embargo, poco a poco, y después de muchos esfuerzos, miedos y frustraciones, se fueron aproximando a la Barrera. Ya creían que habían llegado a la última plancha que comunicaba con su salvación cuando, al acercarse al lado opuesto, descubrieron que «a lo largo de todo el frente de la Barrera se extendía un canal de agua de entre diez y doce metros de ancho lleno de pedazos de hielo desmenuzados, que se balanceaban a merced de las olas como el contenido de un caldero. Allí, las orcas desarrollaban su endemoniada actividad» (Crane, 2006: 479).

Habían llegado a un callejón sin salida, porque si bien los trozos de hielo eran lo suficientemente grandes para que un hombre pudiera ir saltando de uno a otro, no lo eran para que lo pudieran hacer los caballos; y después estaba el problema de subir el acantilado de la Barrera, donde de nuevo un hombre sí podría buscar resaltes donde afianzarse para ir trepando, pero nunca un caballo. Era evidente que necesitaban ayuda y los únicos que podrían dársela eran Scott y sus hombres, que tenían que encontrarse todavía en el campamento donde les habían dejado cuidando al último caballo, pero para avisarles alguien debería ir hasta allí y decirles dónde estaban. Como oficial al mando, Bowers,

después de considerar a quién enviaba, eligió al suboficial Crean y, siguiendo al pie de la letra la más estricta burocracia militar, escribió una nota para el capitán Scott y se la entregó. Pese a que Crean pudo saltar con agilidad por los trozos de hielo que le separaban de la

Barrera, le costaría casi dos horas escalar los seis metros de acantilado casi cortado a pico que había en esa zona. Una vez que hubo alcanzado la superficie de la Barrera, saludó a sus apurados compañeros y luego desapareció para llevar el mensaje.

La espera más tensa

Para los dos expedicionarios que allí quedaron la espera fue larga, demasiado larga. Las orcas seguían merodeando por los alrededores, sacaban del agua sus grandes cabezas negras y amarillas con inquisitivos ojos para mirar si había focas sobre los hielos. Bowers contaría después: «A veces se acercaban a sólo unos metros de nosotros y nunca dejaban de rodearnos» (Crane, 2006: 480). Además, aunque se encontraban en una zona donde ni los vientos ni las corrientes empujaban las planchas de hielo, por lo que podían considerarse relativamente a salvo, cuando miraban al interior de la bahía sentían un escalofrío. Todas las placas de hielo que allí había hacía unas pocas horas, entre ellas la de su campamento, habían desaparecido en dirección al mar de Ross, donde se perderían para siempre. Algo que más tarde o más temprano terminaría sucediéndoles a ellos si no recibían ayuda enseguida.

Tuvieron que esperar varias horas más hasta que Crean llegó al campamento y regresó con Scott. En ese tiempo se había desprendido un trozo de hielo de la Barrera que había formado una especie de puente con la placa de hielo donde se encontraban y, utilizando un trineo como escalera, les había permitido alcanzar, por fin, hielo firme, pero el camino no era transitable para los caballos y estaban en esa tesitura de no querer abandonar a los animales cuando llegó Scott. Su preocupación por sus hombres no pudo ser más sincera:

«Al diablo con los trineos y los caballos –contestó el capitán cuando desde abajo empezaron a hacer planes para que les subieran–. Lo que me importa son ustedes, voy a subirles sanos y salvos a la Barrera antes que nada» (Cherry-Garrard, 2008: 316). Pero una vez arriba le convencieron de que les dejase bajar para intentar salvar los equipos y a las bestias. Habían logrado subir todo el material y provisiones, ya no les quedaba más que los caballos cuando Scott les ordenó tajantemente que lo dejasen de inmediato. El mar había vuelto a cobrar vida y las placas de hielo empezaban a moverse. Tuvieron el tiempo justo de saltar cuando el canal entre los caballos y ellos «comenzó a abrirse como una negra serpiente que iba ensanchándose de manera casi imperceptible: primero medio metro, luego metro y medio, luego tres y finalmente seis» (Crane, 2006: 481).

Acamparon a un kilómetro del borde de hielo para evitar más sorpresas. Esa noche, antes de acostarse, Scott y Bowers volvieron a acercarse al borde del acantilado. A lo largo de la Barrera el canal se había abierto de nuevo y por aquel pasillo, ahora de veinte metros de ancho, corrían las orcas en busca de nuevas presas. La placa de hielo donde se encontraban

los caballos volvía a moverse, parecía claro que tomaría la misma ruta que muchas otras que ya habían desaparecido de la vista. Sobre ella, los tres desgraciados animales parecían esperar tranquilamente a que les llevasen su comida, ignorantes de que pronto ellos mismos se convertirían en alimento para las orcas.

Una lucha desesperada

Al día siguiente volvieron al borde de la Barrera para recoger los trineos y marcharse cuando, con los prismáticos, pudieron ver que a gran distancia un grupo de placas se había quedado otra vez enganchado a la Barrera. Sobre una de ellas se distinguían tres puntos verdes, no había duda de que eran las mantas con que se abrigaba a los caballos.

Nuevamente creyeron ver una oportunidad de salvarlos y se dirigieron hacia allí. Saltaron y saltaron de una placa a otra hasta llegar a ellos; el camino no era tan complicado, los saltos eran más pequeños que los que habían dado el día anterior, pero cuando el primero de los animales intentó el primer salto, posiblemente entumecido por todas las horas que había estado inmóvil, no pudo lograrlo y cayó al agua. Durante un buen rato hicieron denodados esfuerzos para rescatarlo, pero todo fue inútil y, para que no sufriera más, Oates tuvo que matarlo con lo único que tenían a mano: un pico.

Todavía les quedaban dos caballos y Scott había encontrado otra ruta mucho más larga pero con menos dificultades. Todo hacía pensar que esta vez iban a lograrlo. Habían saltado con los caballos por más de cuarenta placas de hielo, ya prácticamente habían llegado a la seguridad de la Barrera, en una zona donde la subida era muy sencilla, cuando ocurrió la tragedia. Uno de los caballos saltó con facilidad, pero el segundo, quizá asustado por media docena de orcas que acababan de llegar, se desvió en el salto y cayó al agua. Mientras Scott subía al primero de los caballos a lo alto de la Barrera, Oates y Bowers volvieron a hacer lo indecible por sacar al otro del agua ante la mirada curiosa de las orcas, que debían de encontrarse saciadas porque no hicieron el más mínimo ademán de atacar; de haberlo hecho, el hielo donde se encontraban era tan fino que, posiblemente,

también ellos dos hubieran ido a parar al estómago de una orca.

Por fin lograron sacarlo del agua; el caballo estaba a salvo sobre el hielo. Pero entonces se tumbó de lado y ya no pudo levantarse más, el agua fría había terminado la labor que desde hacía semanas habían empezado el viento y las tormentas. Una vez más se sintieron en la obligación moral de hacer uso del pico para evitar que las orcas lo despedazaran vivo.

Al día siguiente comenzaron la marcha hacia Punta Hut. Por el camino se encontraron con el teniente Evans y su grupo que regresaban de su viaje para llevar más provisiones hacia el Sur, y todos juntos alcanzaron por fin la vieja casa del *Discovery*, donde les aguardaba el resto de sus compañeros con los dos tiros de perros. De los ocho caballos con los que habían salido no habían regresado más que dos, pero hasta cierto punto podían sentirse afortunados puesto que la decisión, el coraje y la voluntad de vivir de Bowers, Cherry-Garrard y Crean había impedido que el desastre de la pérdida de los caballos se hubiese multiplicado con la pérdida de tres vidas humanas.

Todavía más provisiones

La vuelta de un viaje siempre supone una revolución en una base. Es necesario secar las pieles, lavar la ropa, revisar arneses, reparar anclajes... durante días el material se acumula por todas partes, mesas, camas, sillas... todo espacio es insuficiente, se colocan cuerdas que permiten colgar algunas prendas más porque encontrar un hueco libre es poco menos que un milagro. Poco a poco, el material es lavado, secado, revisado o reparado y, después de clasificarlo, va volviendo lentamente a sus armarios o almacenes. Más o menos se repite el mismo espectáculo, sólo que a la inversa, cuando se prepara un nuevo viaje. Otra vez todo vuelve a extenderse, en este caso para estar seguros de que nadie se deja nada de lo que luego tenga que arrepentirse.

Framheim vivió este agotador trajín de aparente desorden y caos durante los dos meses en que se llevaron a cabo los viajes para establecer los depósitos. No se había terminado de guardar todo el material del primer viaje cuando se comenzaban los preparativos del segundo, y cuando éste terminó se iniciaron los preparativos de un tercero, el último de los viajes que iban a realizar antes de que llegara el invierno y les recluyese en la base. Además, el tiempo entre un viaje y el siguiente se aprovechaba para introducir algunas modificaciones en los equipos. En esta ocasión, y a consecuencia de las fuertes críticas que habían recibido las tiendas de campaña en el viaje anterior, se

pensó en introducir los cambios que se habían sugerido y que básicamente consistían en convertir dos tiendas circulares en una de forma oblonga. «Sin lado recto –explicaría Amundsen en su libro–, para que el viento no tenga punto de ataque» (Amundsen, vol. I, 2001: 251).

Es evidente que para nuestra mentalidad actual, en la que hasta las tiendas de campaña de mediana calidad que se pueden encontrar en unos grandes almacenes se hacen de plásticos especiales con tratamientos superficiales y costuras termoselladas, el que una expedición polar desmontase una tienda sirviéndose de unas tijeras y la montase de nuevo sin más ayuda que una máquina de coser puede resultar chocante, pero no debemos olvidar que eran otros tiempos, que las tiendas eran poco más que unos simples trozos de tela, de mayor o menor dureza. De hecho tuvieron un problema en principio insalvable con el color, dado que la fabricaron con tela de vela de barco, evidentemente blanca, y Amundsen la quería de color negro por tres razones: absorbía más la radiación solar, calentando su interior; era más descansada para los ojos cuando estabas dentro y, finalmente, contrastaba con el color de la nieve y se podía distinguir desde lejos. La solución la encontraron

«improvisando un tinte con polvos para hacer tinta y crema de zapatos negra» (Huntford, 1999: 368).

Se retrasan

Hasta el momento, los noruegos habían establecido tres depósitos y en cada uno habían almacenado media tonelada de provisiones y suministros. El objetivo del tercer viaje era transportar una considerable cantidad de carne de foca al primero de los depósitos, el situado a 80o S, para que los perros tuvieran allí comida en abundancia cuando fuesen a iniciar el próximo año la marcha al Polo. La fecha de salida se fijó para el 31 de marzo, tan sólo una semana después de haber regresado del segundo viaje. Unos días antes cazaron y descuartizaron seis grandes focas, que les proporcionaron más de una tonelada de carne de la mejor calidad. Para no sobrecargar los trineos, Amundsen decidió que volviesen a salir todos salvo Lindström y él, que se encontraba indispuesto con un problema de hemorroides, una enfermedad común entre los exploradores polares debido a las comidas.

El día convenido siete hombres, seis trineos y treinta y seis perros se pusieron de nuevo rumbo al Sur bajo el mando de Johansen. Además de llevar las provisiones para el depósito, pensaban marcar toda la

ruta hasta él con palos separados entre sí un kilómetro y medio.

Para quienes no están acostumbrados al mundo de la exploración las precauciones de los noruegos pueden parecer excesivas, pero la tranquilidad que reporta poder seguir una ruta perfectamente marcada no se puede comparar con el cansancio psíquico que provoca la tensión de la búsqueda. Para unos pocos días de marcha toda esa preparación puede ser superflua, pero en una aventura tan larga como la que ellos iban a iniciar el año siguiente, eludir este tipo de desgaste psíquico contribuía significativamente a soportar mucho mejor el cansancio físico.

Considerando los tiempos que habían tardado las otras dos veces en llegar a ese depósito y volver a la base, el regreso estaba previsto para el día 8 de abril, pero ese día pasó y también el siguiente y todavía otro más sin que llegaran. En la base Amundsen y Lindström trataban de aparentar normalidad y, aunque se negaban a admitir que estaban preocupados, las miradas hacia la zona por donde debían aparecer se hicieron cada vez más frecuentes, al igual que las conversaciones banales para no dejar elucubrar a la mente. La noche del 10, escribiría Amundsen: «Algo se cayó en la cocina, lo que, según Lindström, era un signo seguro de que los muchachos llegarían al día siguiente» (Amundsen, vol. I, 2001: 256), y efectivamente así fue. En cuanto les vieron llegar, cuando todavía eran unos simples puntos negros sobre la nieve, no pudieron evitar contarlos: estaban todos. Luego, algo en la forma con que se movían les hizo comprender que todo había ido bien.

Una hora después, cuando sus hombres llegaron a *Framheim*, les pusieron al tanto de lo que había ocurrido. La niebla les había hecho perder la ruta y de repente se encontraron inmersos en un laberinto de grietas tan grandes que se podían haber tragado hombres, trineos y perros para siempre. Les había costado dos días salir de allí y poder continuar. La niebla, que no les abandonó en casi todo el tiempo, les había vuelto a dar problemas para encontrar el depósito, aunque en este caso también les permitió comprobar la utilidad de la

línea transversal de banderolas que habían instalado en el viaje anterior. Así, en cuanto localizaron una de las banderolas, la número 8/W, no tuvieron ninguna dificultad en llegar hasta él. De no disponer de ese sistema, y dado que no podían hacer medidas al Sol, la única forma de estimar de manera aproximada su posición era con la ayuda de la brújula y el cuentakilómetros, que en su caso sólo les provocó un error de unos dos kilómetros, una distancia no demasiado grande, pero que con una niebla tan espesa como la que tuvieron hubiera

hecho que les costara varias horas localizar el depósito.

Con este viaje terminaron los preparativos de los noruegos sobre la Barrera. En la base todavía les quedaba trabajo pendiente antes de que llegase el invierno y durante el mismo aún tenían muchas cosas que hacer. Por el momento estaban satisfechos de los resultados obtenidos, habían montado tres depósitos, el más alejado a 82o S, con unas tres toneladas de provisiones en total. Posiblemente hubieran estado todavía más orgullosos de su trabajo si hubieran sabido que en el otro extremo de la Barrera la línea de depósitos de los británicos no se extendía más que hasta los 79o29' S y contenía una tonelada menos de provisiones que la suya.

Horas negras de Scott

El 6 de marzo, cinco semanas después de haber salido de la casa de Punta Hut para empezar el viaje del depósito, todos estaban allí de regreso «sanos y salvos» (Scott, 2006: 143). Habían sido cinco largas semanas de esfuerzos y contrariedades. Para casi todos ellos, fue su primer contacto con la Barrera y para muchos incluso con el frío y el hielo. Toda la visión romántica que, por la lectura de *El viaje del Discovery*, se habían formado de tirar de un trineo se había desvanecido, dejando paso a la dureza de la experiencia; el frío y las bajas temperaturas, que hasta entonces no eran más que unas cifras, se habían convertido en la cruel realidad de las primeras congelaciones y del intenso dolor al tratar de reanimar la zona afectada; las tormentas y las ventiscas ya no eran simples palabras y habían cobrado la forma de peligros mortales que esperaban la más mínima equivocación, la menor distracción para segar sin piedad la vida; la superficie majestuosamente blanca por la que tanto habían anhelado caminar orgullosos y decididos, se había tornado en un siniestro enemigo que tras su apariencia virginal podía ocultar las más escalofriantes grietas siempre dispuestas a tragarse al expedicionario más confiado, incluso con su caballo y su trineo; la luz del sol que podía mostrar los colores más fascinantes, también se había transformado en saetas traicioneras que quemaban los ojos y provocaban dolores tan intensos que había que recurrir al opio para mitigarlos. Todo había sido un duro aprendizaje de tan sólo cinco semanas, pero que a ellos les habían parecido cinco años.

Aislados de su propia base

La llegada a Punta Hut, la vieja base del *Discovery*, fue para todos ellos como regresar a las seguridades de la civilización, a un mundo conocido donde las ventiscas, el frío y la nieve podían verse desde la

ventana, donde el suelo de madera no escondía grietas y donde podían tener la tranquilidad de saber que no seguirían perdiendo caballos o perros o sus propias vidas. Sin embargo, enseguida descubrirían que aquel lugar, que a todos les pareció paradisíaco en comparación con las penurias que acababan de vivir, pronto se convertiría en una trampa de la que no podrían salir, puesto que la gruesa placa de hielo marino que cubría los escasos 30 kilómetros que les separaban de su base de Cabo Evans también había desaparecido, dejando en su lugar un mar que les aislaba de su base, haciéndola tan inalcanzable como si se encontrase a 3000 kilómetros de distancia.

Aquello fue un gran contratiempo. Si bien les proporcionaba una protección a la que se asían gustosos, la vieja base del *Discovery* no estaba preparada para albergar permanentemente a doce personas. Aquel edificio no había sido construido, como la base de Shackleton en Cabo Royds o la que acababan de levantar ellos en Cabo Evans, para ser habitada durante un largo período de tiempo; esa función la hizo el propio *Discovery*, que estuvo fondeado a unas decenas de metros allí. Aquella edificación tan sólo era un laboratorio y un lugar donde protegerse durante una noche en caso de no poder regresar al barco a dormir.

En esta expedición Scott tampoco había pensado utilizarla para que les alojase durante una larga temporada. Su idea era que fuese un lugar de escala en sus marchas para establecer los depósitos o para alcanzar el Polo, un lugar de paso al iniciar o terminar sus viajes. Pero enseguida comprendió que algo no había salido como tenía planeado: el mar congelado, que él esperaba que siguiese firme, sorprendentemente había desaparecido por completo.

Aquello no había ocurrido en su expedición del *Discovery*, donde su barco había sido aprisionado por una capa de hielo que se extendía por espacio de 30 kilómetros hasta llegar al mar abierto. Scott se había quedado aislado de su cuartel general y del grueso de sus hombres, y para un militar eso era algo insufrible.

Además, Scott estaba seriamente preocupado por el estado en que se encontrarían su base y sus hombres. Quizá la habían instalado demasiado cerca de la playa y ahora temía que, durante la tempestad que había arrancado todo el hielo marino, el mar la hubiera podido alcanzar. Aquel aislamiento se convirtió para él en una verdadera tortura que se prolongaría semanas y semanas.

Aunque la situación fuera la misma para sus hombres, ellos supieron tomárselo de otra manera. Si la casa no estaba preparada para ser

habitada, ellos la harían habitable y en poco tiempo. Con unos cuantos ladrillos y un poco de argamasa, que habían quedado de la expedición del *Discovery*, prepararon un hogar donde cocinar y calentarse; una vieja puerta

se transformó en mesa donde comer; unas cajas en sillas; una vieja tubería se convirtió en chimenea y unas planchas de amianto de las casetas para observaciones científicas les permitieron aislar esta improvisada chimenea de la madera del techo. Tampoco tenían mucha comida, pero alrededor había focas en abundancia y, a falta de carbón o de acetileno, utilizarían la grasa de las focas para calentarse e iluminarse.

Pronto aquel edificio se llenó de actividad, de vida y también de humo: «Parecíamos deshollinadores de lo tiznados que estábamos» (Cherry-Garrard, 2008: 338). El cuidado de los caballos y los perros, fabricar nuevos artilugios y preparar las comidas les fueron llenando las horas y los días. «Cuando hacía buen tiempo nos pasábamos el día matando y descuartizando focas o escalando los diversos cráteres y colinas, y por la noche manteníamos largas discusiones sin sacar nada en limpio» (Cherry-Garrard, 2008: 338).

Poco tiempo después se les sumó el grupo de los geólogos, a los que el *Terra Nova* había dejado para que realizasen investigaciones por las montañas y que también pretendían volver por la placa de hielo marino a la base de Cabo Evans. A partir de ese momento la actividad creció, acompañando a los científicos en su búsqueda de muestras geológicas, y las charlas y discusiones se animaron con sus polémicos comentarios.

Para todos fue un período feliz, se acomodaron a esa actividad pausada y supieron disfrutar del momento. Observaban embelesados las largas y majestuosas puestas de sol sobre las montañas occidentales, de las que Wilson hacía esbozos y más esbozos a los que luego daría color en la base durante el invierno. «Entre mis compañeros se recuerda Punta Hut con ese afecto tan especial que cobran los lugares donde se han experimentado grandes alegrías y padecimientos» (Cherry-Garrard, 2008: 333). Todos disfrutaron, en mayor o menor medida, de aquellos días. Todos menos Scott.

La soledad del mando

Scott era el jefe que se preocupaba de todo y de todos. En pocas ocasiones se encuentra en sus diarios una frase que culpe a alguien de algo; en su fuero interno él se sentía el máximo responsable y asumía

las equivocaciones de toda su gente, en alguna ocasión puede que hasta en un tono demasiado obsesivo. La estancia en Punta Hut, que se prolongó más de un mes, se convirtió para él en una dura prueba; su impaciencia le hacía buscar, una tras otra, rutas alternativas para alcanzar la base, que por suerte Wilson se encargaba de mostrarle que eran impracticables y, evidentemente, muy peligrosas. Su preocupación parecía que era la seguridad de los hombres que había dejado en la base de Cabo Evans, pero había algo más, algo que le carcomía por dentro y socavaba su esperanza de alcanzar el Polo. Ya no se trataba de la amenaza que representaba la presencia de Amundsen sobre la Barrera, lo que le preocupaba era que, en tan sólo unas semanas de estar en la Antártida, había comenzado a ver las deficiencias de sus múltiples sistemas de transporte.

En primer lugar estaban los trineos motorizados que había llevado orgulloso a los Alpes y a Noruega, aquella idea que vio crecer y de cuyo desarrollo técnico estuvo pendiente, el arma secreta que llegó a inquietar a Amundsen, su gran apuesta tecnológica, el fruto del poderío industrial de su país, que había llegado a considerar como «la clave de todo» (Crane, 2006: 376), y que ahora se tambaleaba ante sus ojos. Desde un punto de vista estrictamente objetivo, durante las operaciones de desembarco no habían dado el resultado que se esperaba, entre otras cosas porque las cadenas de los trineos no habían resistido muy bien el trabajo contra la dura superficie del hielo marino, pero también había algo más.

Es casi seguro que su confianza en los trineos motorizados comenzó a desmoronarse cuando, para mantener el equilibrio de poder con el teniente Evans, decidió prescindir de Skelton, el ingeniero que había desarrollado los vehículos, a quien, incluso cuando la expedición no existía más que en sus sueños, Scott le había dado su palabra de que si construía el trineo volverían juntos a la Antártida. No se trataba sólo de prejuicios morales, Scott era una persona íntimamente relacionada con la tecnología y tenía que saber que un prototipo no era más que eso: un modelo en fase de perfeccionamiento, y para esa fase necesitaba más que nunca la presencia, las ideas y la continua interacción de su creador. De hecho, en los últimos ensayos que se habían realizado con el trineo en Noruega, pese al aparente éxito de las pruebas, el informe final de Skelton indicaba que «había encontrado más de sesenta deficiencias técnicas, y que cada una podría provocar el colapso del vehículo» (Huntford, 1999: 266).

Scott no podía ser tan ingenuo como para pensar que aquellos vehículos eran como las estufas Primus que habían adquirido para la expedición, un desarrollo comercial suficientemente probado como

para poder estar seguros de su funcionamiento. Sabía que si quería que los trineos fueran su gran baza o al menos una baza importante, tenía que contar con la presencia del hombre que los estaba desarrollando. En caso contrario, las

probabilidades de que el más mínimo fallo terminase con ellos eran muy elevadas. Por si esto fuera poco, para un hombre que tenía como divisa la lealtad, la pérdida del trineo más avanzado y poderoso durante el desembarco debió de ser considerada como si la sombra de un ángel justiciero hubiese comenzado a planear sobre él.

Tampoco las cosas habían ido mejor con los caballos. En este caso había desoído el consejo de Oates, su experto en la materia, que le había propuesto no utilizar para el viaje de los depósitos los ocho mejores animales, sino todo lo contrario. «Oates siempre había abogado por llevar los peores caballos en el viaje del depósito, avanzar por la Barrera hasta donde fueran capaces de llegar y luego matarlos para guardar su carne en depósitos» (Cherry-Garrard, 2008: 362). Sin embargo, Scott no le había hecho caso, había llevado a los ocho mejores y se encontraba con que seis de ellos habían muerto, incluso desaprovechando su carne. Ahora tan sólo le quedaban los peores para la gran marcha y sus pensamientos no podían ser más depresivos. «Por supuesto que en la próxima estación echaremos el resto –

confesaría a Bowers en un momento de abatimiento–, pero en lo que al Polo se refiere, abrigo muy pocas esperanzas de llegar a él» (Cherry-Garrard, 2008: 318).

En cuanto a los perros, sus sentimientos cambiaban sin cesar. Los había traído a la Antártida sin esperar gran cosa de ellos. Primero en el desembarco y luego en el viaje del depósito había descubierto las posibilidades que ofrecían; sin embargo, cuando parecía convencido y dispuesto a darles una oportunidad, tal vez debido a la caída en la grieta, los viejos prejuicios volvieron a hacer acto de presencia y de nuevo los perros ocuparon un papel auxiliar. Además, por si esto fuera poco, ahora, precisamente como consecuencia de aquel accidente, varios perros presentaban lesiones internas cuya curación era incierta.

Como siempre, le quedaban sus hombres. Scott había elevado la acción de que varios hombres empujasen un trineo «afrontando privaciones, peligros y dificultades» casi a la categoría de un acto religioso, donde se ponían de manifiesto las más nobles cualidades de los hombres «haciendo más dignos los logros» (Scott, 2009: 318). Pero esta vez sus hombres le habían desilusionado: «Con excepción de la

gente de nuestra tienda, los demás no rinden, siempre tengo que estar recordándoles que estamos aquí para trabajar, no de excursión»

(Scott, 2006: 137). Sin lugar a dudas esto no era más que una apreciación personal de Scott, que en su exacerbada seriedad de comportamiento confundía las manifestaciones espontáneas de disfrute del trabajo con la falta de interés en el mismo, pero esa miopía congénita, que fluctuaba con sus estados de humor, le producía un gran dolor.

Y así, durante las semanas que pasó en Punta Hut, devorado por la impaciencia de salir de allí y llegar a la base, estos problemas se le amplificaban y se retroalimentaban, lo que le llevó a hacer comentarios realmente cáusticos: «Me pone enfermo estar aquí sentado contemplando la ruina en que se ha convertido nuestro sistema de transporte» (Scott, 2006: 147). Scott no sabía que el único observador independiente que había en la expedición compartía sus preocupaciones; el noruego Gran, que tenía además experiencia en regiones

polares, al ver cómo se había desarrollado la marcha para establecer el depósito de *La Tonelada* escribiría en su diario: «De una cosa estoy seguro: vamos a necesitar mucha suerte para alcanzar el Polo el año que viene» (Gran, 1984: 59).

31 A diferencia de cualquier otro lugar del planeta, donde se produce una suave transición en las estaciones, en la Antártida las temperaturas disminuyen bruscamente al final del verano. De tal forma que ya en los primeros días de otoño la temperatura ha descendido hasta valores invernales, que permanecerán casi sin variaciones durante los siguientes seis meses (Watson, 1987: 211).

32 De hecho, muchas de las órdenes que daba Scott las emitía por escrito, siguiendo el procedimiento militar, para evitar que las instrucciones pudieran ser distorsionadas por olvidos o interpretaciones personales. Shackleton también hacía lo mismo.

CAE LA NOCHE INVERNAL SOBRE LAS DOS BASES

Los noruegos preparan su base para el invierno

UNA BASE antártica que se prepara para pasar el invierno debe contar con las suficientes provisiones para alimentar a su personal durante los largos meses en que, además de estar completamente aislados, la

vida salvaje desaparece de los alrededores. En el caso de *Framheim,* aunque el número de integrantes de la base era reducido –casi la tercera parte de la base británica–, había que contar con la numerosa población canina. Y puesto que entre los cien perros que habían comprado había casi una docena de hembras, ya durante el viaje en el barco habían nacido veinte cachorros y se estimaba que nacerían otros tantos antes de terminar el invierno. Desde un punto de vista logístico, estos cachorros no tendrían todavía la suficiente fortaleza como para tirar de un trineo al año siguiente, pero Amundsen no dudó en mantenerlos con vida, considerando que, en una comunidad aislada de hombres, mantener ese «ciclo de la vida» y la presencia de cachorros juguetones contribuiría significativamente a la estabilidad emocional de todos ellos.

Por otra parte, mientras que los británicos habían dotado al *Terra Nova* de una amplia zona frigorífica donde almacenaron varias toneladas de carne de cordero australiano –que luego no llegaron a utilizar porque la carne mostraba unas sospechosas manchas de color verde–, Amundsen contaba con servirse de los productos naturales que ofrecía la abundante fauna de la Bahía de las Ballenas, en concreto carne de foca, para dar de comer a sus hombres y más de un centenar de perros durante todo el invierno. Por lo tanto, nada más llegar los noruegos comenzaron la caza de más de doscientas focas, lo que les permitió almacenar unas sesenta toneladas de carne garantizando poder disponer de alimento para unos ocho meses.

La preparación de la base para el invierno también les llevó bastante tiempo; no se trataba sólo de construir el edificio propiamente dicho, sino también de acondicionar las tiendas de campaña auxiliares que habían montado alrededor para almacenar la comida y para que ofreciesen protección a los perros. Puesto que la lona de las tiendas difícilmente resistiría durante meses a los afilados dientes de los perros, decidieron excavar unos dos metros el suelo de hielo del interior de cada tienda, salvo la parte central donde se sujetaba el poste que aguantaba la estructura, de esta manera los perros no podrían dañar la tela cuando se pusiesen a excavar para acomodarse y dormir. Asimismo, rodearon de un muro hecho de bloques de hielo de más de dos metros de altura la tienda que guardaba la carne de foca, para que los perros no pudieran asaltarla y acabar con las provisiones.



Cómo ocupar los largos meses de la noche polar: los noruegos arreglando sus aperos y ropas polares

Una base subterránea

La característica principal que diferenciaba la base británica de la noruega era que mientras que el edificio de la primera estaba construido sobre roca, los cimientos de la segunda estaban en el propio hielo de la Barrera. Aparentemente esto no entrañaba una diferencia notable, pero cuando llegaron los grandes fríos y ambas edificaciones comenzaron a cubrirse de nieve, se pudo llegar a soluciones constructivas distintas. Así, cuando después de varias semanas de nevadas, los noruegos quisieron quitar la nieve que se les había acumulado en torno al refugio, comprendieron que de empezar a hacerlo tendrían que repetir ese trabajo durante el resto del invierno. Entonces decidieron no luchar contra la naturaleza sino aprovecharse de ella, y excavaron un pasadizo alrededor del edificio, cuya parte superior cerraron con maderas a la altura del tejado, de tal manera que ese corredor a su vez se podía utilizar como almacén.

A partir de ese momento y durante varias semanas les entró algo así como una fiebre, entre minera y constructiva. Primero se pusieron a hacer un túnel que uniera el corredor que acababan de terminar con la tienda donde se almacenaba el carbón, así no tendrían que salir al exterior para proveerse de él. Y puesto que en aquellos momentos todavía no se había acumulado suficiente nieve, los túneles se realizaron en parte en el hielo de la propia Barrera, cosa que evidentemente los británicos no podían hacer en la roca.

Cuando este túnel estuvo terminado, los dos carpinteros sugirieron hacer un ramal del mismo y agrandar la parte del fondo para poder instalar allí su carpintería; de esa forma ni mancharían el edificio principal –hasta ese momento el único espacio disponible– ni molestarían a los demás cuando trabajasen. Pronto terminaron una habitación, hundida un par de metros en el hielo de la Barrera, con capacidad para ellos dos y los trineos que iban a reconstruir. A esto siguió otro pequeño túnel y una nueva habitación para trabajar los

metales. Luego le llegó el turno a Johansen, que decidió construirse su propio taller para trabajar, al que denominó el «palacio de cristal». Más tarde decidieron continuar ampliando los pasillos y las habitaciones subterráneas para almacenar el combustible, para cargar los trineos y hasta para instalar una especie de sauna. El dispositivo era tan rudimentario como ingenioso y consistía en una caja alta de material aislante –de suficiente tamaño para que en su interior pudiese acomodarse un hombre sentado– puesta en posición vertical, sin fondo

y con un agujero en la parte superior para sacar la cabeza; por debajo, un par de estufas proporcionaban calor al interior, que era regulado por un burdo sistema de polea que permitía que quien se encontrase dentro pudiese elevar todo el armazón si consideraba que la temperatura era excesiva.

La entrada a este laberinto de pasillos se realizaba por unas escaleras que terminaban en una trampilla especialmente diseñada para evitar que, desde el exterior, los perros pudiesen acceder al recinto subterráneo. Para facilitar la salida de los trineos, puesto que las escaleras eran muy angostas, prepararon un pozo que, con ayuda de una grúa, llevaba los trineos directamente a la superficie. Es evidente que con esta estructura toda la base y los talleres estaban a oscuras y era necesario iluminarlos con lámparas, pero también en el exterior la noche polar se había adueñado de la Antártida y la oscuridad era casi completa.

A diferencia del edificio principal de la base, que contaba con calefacción y por lo tanto con una temperatura agradable, los talleres solían estar a unos 25 oC bajo cero, por lo que tenían que trabajar vestidos como si estuvieran en el exterior. Aunque en esos momentos en el exterior la temperatura media era de 50 oC bajo cero y algunos días llegó a alcanzar los 60

oC bajo cero. Pese a esos fríos los perros corrían libremente por el exterior, hasta que decidían regresar a su tienda para descansar; dado su carácter agresivo y su tendencia a la territorialidad, cada uno sabía cuál era la tienda a la que pertenecía.

La otra diferencia entre las bases era lo concerniente al cuarto de baño, o mejor dicho a la forma de eliminación de los excrementos allí producidos. Mientras que los británicos utilizaban el procedimiento habitual de fosa séptica, de donde cada cierto tiempo estos productos tenían que ser retirados por los marineros, los noruegos se servían de los perros esquimales, cuyo organismo está adaptado para digerir las

proteínas y vitaminas que todavía contienen los excrementos, tanto los suyos propios como los de otros animales, incluido el hombre. Por lo que los noruegos se limitaron a cavar otro túnel por el que los perros pudieran tener acceso al fondo del pozo al que iban a parar sus heces. De esta forma, en palabras de Amundsen, los perros «eliminaban los excrementos de una forma rápida y eficiente» (Huntford, 1999: 365).

Cuando comenzó a aproximarse el invierno, las nevadas sepultaron por completo la base de *Framheim*, de la que «no podía verse más que la chimenea sobresaliendo de la nieve que se extendía por la Barrera» (Amundsen, vol. I, 2001: 287). Parecía un paisaje deshabitado, pero, protegida del viento y el frío del exterior precisamente por la nieve y el hielo, se extendía una red de túneles donde se desarrollaba una intensa actividad, vital para la preparación de la marcha del siguiente año. Sin ellos saberlo, estaban siendo los precursores de las modernas bases antárticas cuyos edificios también se ocultan bajo la superficie para defenderse de las inclemencias de un clima inmisericorde.

Los británicos también se preparan para el invierno



Desde primeros de marzo, en que llegó con sus hombres a la vieja base del *Discovery*, Scott miraba con ansiedad el mar esperando ver los primeros signos de que volviera a congelarse, lo que le permitiría regresar a su base en Cabo Evans y comprobar en qué estado se encontraba con vistas a la llegada del invierno. Sin embargo, para su desesperación, durante todo el mes de marzo, mientras los noruegos llevaban a cabo su segundo viaje para establecer sus depósitos a 81o y 82o S, el mar parecía que se negaba a congelarse de nuevo y Scott tuvo que permanecer absolutamente inactivo allí, viendo cómo los días pasaban y pensando en las mil cosas que había que hacer en la base.

Cuando llegó abril ya no podía más. Todos los días realizaba pequeñas salidas para establecer la ruta y medir el espesor del hielo, y aunque en una de esas excursiones el hielo se abrió bajo los pies de uno de sus compañeros, que se hundió en el agua por completo, Scott decidió salir al día siguiente, orden que tuvo que ser revocada porque esa noche desapareció todo el hielo marino, volviendo a dejarles otra vez

aislados. Un segundo intento tuvo también que ser abortado porque el hielo por el que tenían que pasar

«desapareció con el cambio de la marea unas cinco horas antes del momento previsto para la salida» (Cherry-Garrard, 2008: 348).

Los científicos británicos en su base invernal, enfrascados

en sus investigaciones

Un viaje demasiado arriesgado

Finalmente nada ni nadie pudo detener la impaciencia del capitán y, el 10 de abril, Scott abandonó la vieja base del *Discovery* con siete de sus hombres para dirigirse a Cabo Evans, mientras al otro lado de la Barrera los noruegos estaban terminando su tercer y último viaje para llevar provisiones a su línea de depósitos. Puesto que no quería correr más riesgos con sus maltrechos sistemas de transporte, dejó atrás al resto de sus hombres al cuidado de los perros y los caballos, ya que el hielo no parecía resistente al peso de estos últimos.

Aunque la distancia a recorrer por los británicos era inferior a 30 kilómetros y querían cubrirla sin pasar noche, llevaron consigo dos trineos con tiendas, sacos de dormir y provisiones para un par de días. El primer día no consiguieron llegar y tuvieron que acampar sobre un hielo marino que no tenía más de veinte centímetros de espesor. Esa misma noche estalló una ventisca y al día siguiente tuvieron que retroceder hacia la protección de una isla próxima donde pasaron otras dos noches más esperando a que amainase. Mientras, los compañeros que se habían quedado en Punta Hut, cuando vieron que el hielo marino de los alrededores volvía a desaparecer, pasaron momentos de angustia e impotencia, fáciles de imaginar.

Afortunadamente el hielo que Scott tenía por delante aguantó y, cuando por fin el viento amainó, pudieron terminar de recorrer los escasos 10 kilómetros que les separaban de Cabo Evans. La sorpresa de sus compañeros al verlos llegar fue enorme: llegaban con barba de más de dos meses, la ropa mugrienta y sus caras estaban teñidas de negro por haber quemado grasa de foca para iluminarse, cocinar y calentarse; estaban tan irreconocibles que Ponting llegó a pensar que se trataba de los noruegos. Cuando salió de su error, se fue a por sus equipos para fotografiarlos e inmortalizar el momento, pero las cámaras de entonces no eran como las de ahora y cuando regresó cargado con ellas ya se habían lavado y afeitado.

Tan sólo quedaban en el suelo unos montones de pelos grasientos para recordar el insólito estado en que habían regresado.

Una base lista para el invierno

Si ya desde la distancia Scott comprendió que sus temores de que la base hubiera sido barrida por las tempestades eran infundados, en cuanto entró en ella pudo comprobar los cambios que se habían producido durante su ausencia. Los trineos motorizados estaban en una nueva ubicación, preparados para pasar el invierno, habían construido un recinto para los perros, el establo había sido mejorado y habían preparado un lugar donde ejercitar a los animales. En el interior también le aguardaban sorpresas, empezando por la iluminación por acetileno y siguiendo por los laboratorios de biología, parasitología y meteorología, el cuarto oscuro donde revelaba sus fotos Ponting y la cocina, donde el eficiente cocinero Clissold, que además era un entusiasta de la mecánica, lo tenía todo perfectamente

organizado e incluso había ideado un dispositivo que le avisaba con luz y sonido cuando el pan estaba listo.

Scott estaba admirado del trabajo que habían realizado sus hombres y sintió el mismo orgullo de que estuviesen a su mando que el que había experimentado en Ciudad del Cabo, cuando vio el «barco feliz» en que se había convertido el *Terra Nova*. Ese mismo día Scott anotaría en su diario: «Les encontré completamente felices, en claro contraste con los miedos que me habían asaltado» (Scott, 2006: 171). El único contratiempo que tuvieron en la base fue la muerte de otro de los caballos.

En la soledad de su diario Scott llegaría a reconocer que la preocupación que le había obsesionado durante semanas era totalmente infundada: «Cuando vi que en la base todo estaba bajo control, comprendí que había estado demasiado preocupado. En una circunstancia normal no me hubiera pasado, pero desde la pérdida de los caballos no me podía quitar la sensación de que la tragedia planeaba sobre nosotros» (Scott, 2006: 164). Esa misma noche lanzaron una bengala para, como habían acordado, informar a sus compañeros de Punta Hut que habían llegado bien, y ellos les respondieron quemando un trozo de tela y esperando que pudieran ver el resplandor, dado que la lengua de un glaciar obstaculizaba la línea de visión directa entre las dos bases.

Scott no olvida a sus hombres

Durante unos pocos días los recién llegados paladearon de nuevo los lujos de la civilización que, pese a encontrarse en la Antártida, en comparación con sus penurias de los últimos meses eran muchos: bañarse con jabón y agua caliente, dormir en una cama con colchón, usar ropa limpia, saborear un abundante desayuno y escuchar la música del gramófono. Sin embargo, esa opulenta vida duró poco puesto que Scott volvió a estar inquieto y preocupado, esta vez por los hombres que había dejado en la base del *Discovery*, que, exceptuando la carne de foca, andaban faltos de provisiones. Así que decidió volver a correr el riesgo de atravesar el hielo para llevarles algo de comida.

Cuatro días después de haber llegado, Scott saldría una vez más con hombres de refresco y dos trineos cargados de comida. Su llegada a Punta Hut fue una completa sorpresa y también una fiesta gastronómica, que recordó a los hombres que todavía seguían en la vieja base la bendición que suponía vivir en la nueva. Tampoco allí Scott pudo permanecer mucho tiempo y, puesto que todavía no era prudente trasladar a los caballos y los perros sobre el hielo, decidió dejar a un pequeño grupo para hacerse cargo de ellos y que el resto regresasen. Meares se ofreció voluntario para quedarse, su carácter independiente y su espíritu aventurero siempre le llevaban a elegir los lugares más duros e inhóspitos. Dos días después, cuando ya estaba todo preparado para el regreso, estalló una tormenta y «de pronto, sin previo aviso, el hielo marino salió flotando silenciosamente hacia el mar»

(Cherry-Garrard, 2008: 358).

Como siempre, Scott no se dejó amilanar por las circunstancias y, dado que las temperaturas en esa época del año ya eran inferiores a los 30 oC bajo cero y el hielo marino se formaba rápidamente, dos días después decidió salir de nuevo con dos equipos de cuatro hombres cada uno hacia la base principal. Consiguieron llegar sin contratiempos, aunque agotados por el enérgico ritmo que marcó el capitán. Finalmente, tres semanas después, ya a mediados de mayo, el grupo que se había quedado en Punta Hut se puso en marcha, cuando juzgó que las condiciones del hielo marino eran óptimas para viajar sobre él con caballos. Con su llegada todos los hombres volvieron a reunirse para afrontar juntos la noche invernal con la mirada puesta en la marcha del año siguiente.

Llega la oscuridad

Cuando se está en una latitud superior a la del Círculo Polar Antártico, como les pasaba tanto a la base noruega como a la inglesa, la

percepción que se tiene del Sol es muy diferente a la acostumbrada en nuestras latitudes. Si bien tenemos la experiencia de que en verano los días son más largos que en invierno (el Sol está más tiempo por encima del horizonte), también tenemos la seguridad, porque así lo hemos visto toda nuestra vida, de que, por muy largo que sea el día, en verano, el Sol terminará por ocultarse por el Oeste, y, por muy largas que sean las noches en invierno, el Sol terminará saliendo por el Este. En las latitudes más altas del planeta esa certeza se desvanece.

A medida que nos acercamos a los Polos nos encontraremos con que los días cada vez son más largos en verano, así como las noches en invierno, y cuando se alcanza la latitud del Círculo Polar hay un día en el verano en el que el Sol se encuentra siempre por encima del horizonte, y un día en el invierno en el que el Sol no sale nunca. La situación extrema tiene lugar en los alrededores del Polo, cuando durante los seis meses del verano la posición del Sol en el cielo es tal que se acerca al horizonte pero nunca lo atraviesa. En nuestras latitudes, desde el solsticio de verano los días se van acortando, y en los Polos esto se traduce en que el Sol, que durante seis meses es siempre visible, se encuentra cada día un poco más próximo al horizonte hasta que al llegar el solsticio de invierno desaparece, permaneciendo oculto los siguientes seis meses.

Entre el Círculo Polar y los alrededores del Polo, dependiendo de la latitud, la duración de los períodos en los que el Sol está siempre sobre el horizonte pasa de ser de tan sólo un día a seis meses; e igual ocurre con la duración de los períodos de oscuridad. Por este motivo, en las latitudes donde se encontraban las bases noruega y británica, el día y la noche ininterrumpidos duraban aproximadamente cuatro meses.

El día 19 de abril los noruegos vieron el Sol por última vez, mientras que en la base británica –situada en una latitud menor– se despidieron de él dos días después, el 21 de abril. A partir de ese momento se enfrentaban a poco más de cuatro meses sin recibir ni un rayo de luz solar, aunque eso no era sinónimo de oscuridad total, dado que en las horas

correspondientes al día tenían cierta claridad, que fue disminuyendo hasta el 21 de junio, para luego volver a crecer hasta que a finales de agosto, primero los británicos y luego los noruegos, volverían a saludar al astro rey.

El primer invierno sobre la Barrera

Para los integrantes de una base, antártica o ártica, afrontar una noche polar no es sencillo desde el punto de vista psicológico. La falta de luz solar durante un período considerablemente largo puede llevar a la apatía y la inactividad, y éstas a horadar la moral de los expedicionarios. Para superar ese peligro Amundsen se encontraba en una situación muy ventajosa dado que la mitad de sus hombres, cinco si se incluía él mismo, ya habían experimentado varias veces el «invierno polar», y por lo tanto sabían a lo que se enfrentaban y estaban seguros de que podrían hacerlo con éxito.

Además, en un grupo reducido, como el que Amundsen había preferido formar, había abundante trabajo para todos, la mejor vacuna contra el abandono y el desánimo. La propia base demandaba a diario una serie de tareas ineludibles: comida, calefacción, iluminación, meteorología –su pequeña contribución a la ciencia– y el cuidado de los numerosos perros, su vehículo para el Polo. Además, también había otras muchas cosas que hacer para tener listo todo el equipamiento para la larga marcha, y que no consistía únicamente en preparar las provisiones sino también en adaptar todo el equipo a las condiciones que, después de los tres viajes para establecer los depósitos, esperaban encontrar en su camino hacia el Polo.

Un invierno ocupado en eliminar peso

Una de las primeras enseñanzas de la Barrera fue que para transitar sobre su superficie no eran necesarios los trineos de estructura reforzada que habían llevado, idénticos a los que había comprado Scott. Si ya en el barco acometieron su revisión para subsanar errores y disminuirlos de peso, ahora pensaban que todavía era posible acometer una nueva y sustancial modificación para adecuar su estructura a las tensiones y esfuerzos reales que iban a soportar y que, además, les permitiría reducir más peso. Nuevamente el encargado fue Bjaaland, quien, en su taller de hielo –al que se refería como la sede de la Federación de Carpinteros–, trabajó durante meses en la delicada labor de conseguir mantener la fuerza estructural de cuatro trineos de cuatro metros de longitud cada uno, mientras rebajaba el peso inicial de unos ochenta kilos a menos de veinticinco. También las cajas donde se transportarían las provisiones y los equipos fueron desmontadas y reestructuradas para disminuir su peso, de lo que se encargó en el taller próximo Stubberud, el otro miembro de la «Federación», que logró reducir el peso de cada caja de nueve a seis kilos.

El empeño de los noruegos por reducir el peso de sus equipos podría llegar a considerarse una obsesión, pero en una marcha por el interior

de la Antártida, donde el entorno es un erial sin vida que no facilita el más mínimo recurso para sobrevivir, uno de los factores que

condicionan la distancia recorrida es la cantidad de comida que se pueda transportar. Por lo tanto, para la misma capacidad de arrastre de un tiro de perros, cuanto menos pesen el trineo, las cajas de provisiones y el equipo del que tienen que tirar, mayor será la cantidad de comida transportada y, evidentemente, el número de días disponibles para poder seguir avanzando; en consecuencia, la distancia final recorrida también será mayor.

En esta misma línea se enmarcó otro trabajo de suma importancia: la preparación de la comida para llevar. Puesto que el embalaje en el que venían las provisiones había sido diseñado pensando únicamente en garantizar que durante su transporte en el barco no sufrieran daños, pero sin considerar el peso, ahora era necesario modificarlo por completo y Amundsen encargó esta paciente y concienzuda tarea a Johansen. Éste, durante meses, en su Palacio de Cristal fue sacando todas las provisiones de sus embalajes originales y reubicándolas en las cajas de transporte que había preparado Stubberud. Metódicamente fue colocando en primer lugar el *pemmican*, que tenía forma cilíndrica, y, como quedaban huecos, decidió aprovecharlos para poner pequeñas bolsas de tela alargadas, con forma de salchicha, que cosieron allí mismo y llenaron con trescientos gramos de leche en polvo cada una. Puesto que todavía había huecos entre el *pemmican* y las paredes de la caja, donde no cabían estas bolsas, decidió rellenarlos con chocolate que cortó con el tamaño adecuado para que ocupasen todo el espacio disponible.

Ganar espacio significaba no tener que utilizar más cajas para embalar y, por lo tanto, nuevamente reducir peso. También tuvo que abrir los paquetes de galletas, colocarlos en las cajas y numerarlas para tener un control lo más exacto posible de las existencias. Johansen comentaría en su diario que había contado más de cuarenta y dos mil galletas, había abierto mil trescientas latas de *pemmican* y había almacenado cien kilos de chocolate y doscientos kilos de leche en polvo.

Una tras otra, todas las piezas del equipo sufrieron durante el invierno un implacable estudio para dilucidar cómo podía reducirse su peso. Las tiendas volvieron a ser confeccionadas con una tela más ligera, para que pasaran de diez a seis kilos, y cosieron el suelo a la tela de las paredes –algo que en aquellos momentos no se hacía– de tal manera que fueran más fáciles de montar, incluso bajo los efectos de una tempestad. También se modificó todo el vestuario, acortando o

alargando pantalones y chaquetas para adecuarlos a las características físicas de cada uno, o a sus gustos personales, dado que algunos querían mayor protección en el cuello, otros en los riñones; unos querían la capucha mayor, otros con visera... También las botas volvieron a ser desmontadas para hacerlas todavía más suaves y con mayor espacio interior para que pudiesen ser utilizadas con varios pares de calcetines y no molestasen al esquiar. Incluso el equipo para cocinar fue adaptado hasta que su peso disminuyó de treinta a cinco kilos.

La vida en la base

Como en todas las bases, el primero en levantarse era el cocinero, Lindström, que tenía que encender el fuego y preparar el desayuno. Ponía la mesa haciendo todo el ruido posible para despertar a sus compañeros, que dormían en literas en la única habitación de la casa; cuando lo conseguía, todos ellos se ponían en fila delante de él para recibir una jarra de agua caliente con la que «los exploradores polares se lavaban los dientes» (Amundsen, vol.

I, 2001: 299). Después del desayuno y antes de comenzar sus tareas, uno a uno iban saliendo al exterior para dirigirse a la tienda donde estaban sus perros, soltarlos y darles de comer carne de foca; luego éstos correteaban en libertad por los alrededores de la base, hasta que ellos solos regresaban al final del día a su tienda, donde se les volvía a atar para pasar la noche[33].

Durante el resto de la jornada todos los hombres volvían a sus trabajos y no paraban hasta las cinco de la tarde, cuando tomaban la cena. Después, el tiempo lo ocupaban charlando, leyendo o recibiendo clases de inglés de Prestrud, que solía darlas en la cocina para no molestar a sus compañeros. Una vez a la semana, los sábados por la tarde, se ponía en marcha la sauna que habían fabricado y, como era de uso individual, cada uno podía utilizarla media hora. A continuación y después de una cena algo más especial que de costumbre, escuchaban música con el gramófono, dado que Amundsen consideraba que si la escuchaban todos los días se acabarían acostumbrando y no disfrutarían de la novedad que significaba. Con este difícil equilibrio entre mantener la regularidad y no caer en la monotonía fueron pasando el invierno, mientras lo preparaban todo para la próxima estación y el gran desafío.

El invierno en la base británica

Con la desaparición del Sol se inicia un período de incertidumbre en

cualquier base antártica. La falta de luz unida al empeoramiento del tiempo impide que los hombres puedan salir al exterior y encuentren por unas horas la soledad como forma de diluir la tensión de una estrecha y a veces opresiva convivencia. Scott, Wilson y un par de suboficiales ya tenían la experiencia de los dos inviernos de la expedición del *Discovery*, pero para los demás éste iba a ser su auténtico bautismo polar.

A excepción de los científicos, la base británica estaba en su mayoría compuesta por oficiales, suboficiales y marineros de la Armada, para quienes el enclaustramiento de la Antártida no era muy diferente de las largas estancias en un barco de guerra superpoblado, donde nadie más que el comandante y, en cierta medida, los oficiales tienen derecho a un poco de intimidad. Para los científicos la situación era diferente; ellos no estaban acostumbrados a este tipo de vida donde no tenían más remedio que relacionarse las veinticuatro horas del día, siete días a la semana, con una serie de personas que hasta hacía poco tiempo les eran completamente ajenas. Sin embargo, lo compensaba la ventaja de tener



un trabajo, su investigación científica, que también era su pasión vital. Además sabían que su estancia en la Antártida les iba a reportar unos beneficios indudables en su carrera académica.

En ambas bases antárticas las celebraciones permitieron romper la monotonía de la larga noche polar. Los británicos durante el cumpleaños de Scott

Ciencia en Cabo Evans

A diferencia del invierno en la base noruega, que estaba dominado por la preparación de la marcha del año siguiente, en la base británica el componente principal era la ciencia. Esto se debía a dos motivos diferentes: el primero, la presencia indudable de un elevado número de científicos de prestigio y la positiva actitud de Scott hacia las actividades científicas; el segundo, la poca experiencia polar de los integrantes de la expedición británica, que ponía fuera de su alcance

acometer sustanciales modificaciones en los trineos y las fijaciones de los esquís o desmontar las botas. Si bien es verdad que trabajaron en algunos aspectos puntuales y en algún caso con notable éxito, como en los crampones, no podían arriesgarse a desarrollar la frenética y arriesgada actividad de reconstruir todo su equipo como hicieron los noruegos. Además, salvo en algunos aspectos puntuales como la alimentación de los perros y sobre todo de los caballos, los británicos pensaban, como afirmaría uno de ellos, que «los trineos, la ropa, la comida y el equipo eran en general excelentes» (Cherry-Garrard, 2008: 364).

Por otro lado, a diferencia de la expedición del *Discovery*, en la que los científicos eran demasiado jóvenes, en esta ocasión contaban con científicos con una larga preparación y de indudables cualidades, como Simpson, que estableció los fundamentos de la meteorología antártica; Priestley, que llegaría a rector de la Universidad de Birmingham y presidente de la British Association for the Advancement of Science; Wright, un consumado experto en magnetismo terrestre y en electricidad atmosférica; o el geólogo Taylor, que contribuyó decisivamente a la compresión geológica de la Tierra de Victoria, en concreto de los «valles secos», uno de los fenómenos más peculiares y sorprendentes de la Antártida dado que se encuentran libres de hielo, y de los que se sabía poco más de lo que había dicho un marinero, «que serían buenos para cultivar patatas» (Crane, 2006: 492).

Por tanto, desde el primer momento la actividad invernal de la base británica estuvo marcada por la ciencia y los científicos. La mesa se pasaba el día cubierta con muestras geológicas, mapas, libros y apuntes de los geólogos, hasta que aparecía el camarero y con mucha discreción solicitaba: «La mesa, por favor, señores, es la hora de comer» (Cherry-Garrard, 2008: 381). Pero sobre todo fue la actividad meteorológica la que, en cierta medida, fijó el ritmo de vida en la base, tanto porque los equipos estaban situados en el exterior, y algunos a casi dos kilómetros del edificio, como por el elevado número de medidas que había que realizar y por las horas tan intempestivas de algunas de ellas, lo que obligó a que, de una forma u otra, todos participaran en los turnos de medición. En una de esas salidas, en la que soplaban fuertes vientos, se perdió Atkinson, el médico, y cuando le encontraron después de seis horas de búsqueda presentaba serias congelaciones en tres dedos de la mano.

Merece una consideración especial el hecho de que llevaron a cabo los primeros sondeos de la atmósfera en la Antártida, que medían la presión y la temperatura del aire mientras un

globo se elevaba. Estos sondeos implicaban la producción de hidrógeno para hinchar el globo, su lanzamiento con la sonda que registraba los parámetros atmosféricos, la separación de la sonda del globo mediante un sistema pirotécnico cuando llegaba a cierta altura y la recogida de la información obtenida, lo cual, como no existían equipos de radio para retransmitir la señal, se tenía que hacer recuperando la propia sonda donde se habían registrado las medidas. Para ello la sonda, además de ir señalizada con un trozo de tela de color, tenía unido un fino hilo que se liberaba de un carrete cuando el globo ascendía. Ni que decir tiene que en muchas ocasiones este hilo se rompía y la búsqueda de la sonda con todos sus datos se convertía en una misión casi imposible. Evidentemente, aunque ahora estas descripciones técnicas nos pueden provocar una sonrisa candorosa, en aquellos tiempos todo aquello conformaba un equipo complejo y sofisticado, que en nuestra época podría equipararse a un instrumento de un satélite o de una sonda planetaria.

La vida en la base

Además de las actividades científicas siempre había que realizar muchas otras tareas. Una de las más importantes era el cuidado de los perros y, en especial, de los caballos. Esto quedaba bajo la responsabilidad directa de Meares y Dimitri para los perros y de Oates y Anton para los caballos, quienes pasaban más tiempo en los establos cuidando de sus animales que en el edificio principal. Alguna de las mejores fotografías de Ponting corresponde a estos momentos. Sin embargo, ejercitar a los caballos también requería la contribución de un gran número de expedicionarios durante las escasas horas de claridad, que además debían coincidir con unas condiciones exteriores relativamente buenas.

Durante la expedición del *Discovery*, y siguiendo la tradición de los viajes de la Armada británica al Ártico, Scott había encargado a Shackleton la publicación del *South Polar Times*, y ahora esta responsabilidad recayó sobre Cherry-Garrard. Como siempre, la preparación de la revista tuvo ocupados, de una u otra manera, a todos los integrantes de la expedición con mayores inclinaciones literarias o plásticas. También, siguiendo la tradición de las expediciones británicas, Scott organizó conferencias, a un frenético ritmo de tres por semana, en las que los científicos disertaban sobre temas de su especialidad y el resto de los expedicionarios sobre sus campos de conocimiento. Entre las más celebradas estaban las de Ponting, que acompañó sus palabras con una especie de diapositivas de sus viajes por Japón, la India y Birmania.

Otras conferencias tenían un interés intrínseco para ellos, como la que dio Atkinson sobre el escorbuto o la evolución de las prendas de vestir en los Polos o la de Scott sobre su estrategia de transporte para el año siguiente, donde pensaba dar preponderancia a los caballos sobre los perros, cosa en la que casi todos estuvieron de acuerdo. Pese a que las conferencias eran seguidas con interés y alguno bromeaba preguntándose «cómo había podido vivir hasta ahora sin saber cosas tan interesantes» (Murray, 2006: 103), la mayoría opinaba que tres charlas por semana era demasiado. Aunque quizá de la que todos guardarían el mejor recuerdo fuera de la que dio el taciturno Oates, que se rebeló como un magnífico conferenciante y que fue capaz de tener a su auditorio riéndose a carcajadas desde el principio al fin de su conferencia.

Pese a la dureza de estar veinticinco personas recluidas en tan limitado recinto y bajo la presión de un entorno amenazador, las relaciones fueron buenas, aunque marcadas por cierta distancia entre oficiales y científicos por un lado, y suboficiales y marinería por otro, intrínsecas a la disciplina de la Armada y propias de la época. En opinión de muchos de ellos, parte del éxito de este ambiente tan cordial estaba en la figura de Scott, «que sabía mezclar la disciplina con la informalidad» (Crane, 2006: 497), aunque también es verdad que a veces le faltaba el sentido del humor, sufría cambios de estado de ánimo y abatimientos que podían durarle semanas y tenía arrebatos en los que llegaba a perder el control de lo que decía, y sobre todo de cómo lo decía, creando situaciones muy tensas entre



sus hombres, que poco después él mismo se encargaba de suavizar. En cualquier caso, salvo algunas críticas puntuales en los diarios personales de los integrantes de la expedición, la mayoría le consideraba un buen jefe.

Lentamente, ocupado cada uno en sus trabajos, el invierno fue pasando. Mientras Wilson se preparaba para realizar un peligroso viaje en pleno invierno hasta la pingüinera de Cabo Crozier para conseguir huevos de pingüino emperador, Scott se concentraba en la preparación de sus planes para la gran marcha, un trabajo que le

encandilaba y le absorbía hasta tal punto que incluso se olvidaba de sus más oscuras preocupaciones.

Las horas negras de Amundsen

A Scott, la larga estancia en la vieja base del *Discovery* en Punta Hut le hizo vivir uno de sus momentos más amargos, donde todas sus seguridades se tambalearon y ante él se abrió el abismo del fracaso. Amundsen lo experimentó unos meses después, durante la larga noche polar. Mientras que para Scott el detonante de aquella crisis fue la sorprendente noticia de la presencia de los noruegos en la Barrera, junto con la pérdida de sus caballos durante su viaje para establecer los depósitos, para Amundsen no existió una causa definida, aunque la imperiosa necesidad de ganar la carrera a los británicos estuvo detrás de todo. Scott emergió de aquella coyuntura tomando una decisión que tal vez fuese la más acertada:

«Seguir adelante y hacerlo lo mejor que sepamos por el honor de nuestro país, sin la más leve sombra de miedo» (Scott, 2006: 135). Amundsen, en cambio, adoptó una actitud que a punto estuvo de hacerle perder la carrera al Polo e incluso su vida y la de sus hombres, y que, en cualquier caso, agrió las relaciones con la mayoría de ellos.

Para Scott la aparente inactividad de la larga noche polar se convirtió en un aliado que le ofrecía un período para concentrarse y dedicarse a planificar con todo detalle la forma en que iba a desarrollar su marcha al Polo, algo a lo que no había podido dedicar mucho tiempo desde que decidió poner en marcha su expedición. Sin embargo, para Amundsen, que creía que ya lo había planificado todo, el largo invierno fue una pesadilla donde sus peores temores le cercaron y terminaron por apropiarse de su voluntad.

Algunos de los miembros de la expedición noruega durante

la fiesta del solsticio de invierno

En aquellos momentos pocos exploradores polares tenían la experiencia de Amundsen para enfrentarse con éxito a la oscuridad de la noche polar. Él había formado parte del primer grupo de hombres que, en la expedición del *Bélgica*, había pasado un invierno en la Antártida, y había sido el primero en abrir el paso del Noroeste, para lo que tuvo que permanecer dos inviernos en el Ártico. Fue espectador privilegiado de los estragos que el invierno antártico había causado entre los tripulantes y científicos del *Bélgica*, y vivió la serenidad con

que sus amigos esquimales soportaban esa larga noche invernal. Junto con su viejo amigo el Dr. Cook, supo volver a inyectar la voluntad de vivir en los expedicionarios del *Bélgica* y luego fue capaz de sostener la moral de sus hombres cuando tuvieron que permanecer diecinueve meses encerrados en el *Gjoa*, durante el viaje del paso del Noroeste.

El hombre imperturbable que supo mantener ante los ojos inquisitivos de todo el mundo la ficción de estar preparando una expedición al Ártico, cuando realmente era al extremo opuesto; el explorador metódico, reflexivo y prudente, de repente, dejó que la oscuridad de la noche antártica entrase en su alma, reviviendo sus miedos, exacerbando sus vacilaciones, haciéndole olvidar su pormenorizada planificación y empujándole a tomar decisiones que parecían ajenas a su personalidad. Todo apunta a que fue la presión de la carrera, de la que no supo desprenderse como hiciera Scott, la que le jugó la mala pasada de empujarlo a cambiar de planes una y otra vez, hasta hacerlos trizas y llevar al borde del desastre toda la expedición.

Planes cada vez más descabellados

Así, el 4 de julio, presentó a sus hombres lo que llamó «su plan mejorado» (Huntford, 1999: 376), que consistía en olvidarse de salir el 1 de noviembre, como inicialmente había previsto, y adelantar la salida a mediados de septiembre. Su idea era que ocho hombres, nuevamente todos menos Lindström, con siete trineos y ochenta y cuatro perros –doce por trineo– llegaran hasta 83o S y allí montaran unos iglús donde esperarían un par de semanas; luego, desde esa posición tan avanzada, a mediados de octubre, iniciarían el asalto al Polo.

Era evidente que su plan no podía ser más absurdo: ¿cómo podía esperar alcanzar los 83o S

en uno de los meses más fríos y duros del invierno, si en el viaje para establecer los depósitos, que habían realizado cuando todavía era verano, no habían podido llegar hasta allí y habían tenido que contentarse con dejar su depósito más avanzado un centenar de kilómetros antes?

A finales de julio volvió a cambiar diametralmente de estrategia. Él, que siempre había preconizado un objetivo único, el Polo Sur, ahora pretendía desdoblarlo añadiendo un viaje previo de exploración a la Tierra de Eduardo VII, que se llevaría a cabo casi en mitad del invierno, para comprobar cómo se comportaban los equipos. El plan era tan ilógico que sus compañeros lo rechazaron por unanimidad,

pero poco después él volvió a insistir y de nuevo se votó la propuesta, que perdió otra vez. Todos estaban en contra de semejante temeridad.

Como si la irracionalidad se hubiese adueñado de su organizada cabeza, ahogando su intuición de explorador, decidió presentar otro nuevo plan, éste todavía más descabellado: ahora pretendía salir el 24 de agosto, en pleno corazón del invierno34. Sus compañeros volvieron a oponerse, especialmente el experimentado Johansen, que recordaba una situación similar vivida años atrás con Nansen y donde por salir antes de tiempo tuvieron que regresar a causa de un frío extremo que les puso en peligro de muerte. Pero esta vez nada ni nadie pudo doblegar la decisión de Amundsen y, contra la opinión de sus hombres, él impuso su autoridad y zanjó el tema: saldrían en esa fecha.

Para todos sus hombres era evidente que la necesidad de ganar la carrera estaba detrás de estas decisiones tan absurdas y autoritarias. «El fantasma de los ingleses le atormentaba sin descanso» (Huntford, 1999: 376). Es muy posible que si Amundsen hubiera sabido de las penalidades que tuvo que soportar el equipo de los británicos, que en pleno invierno había tratado de llegar a Cabo Crozier para conseguir huevos de pingüino emperador, hubiese descartado el insensato plan que, pese al rechazo de todos, había decidido llevar a la práctica.

El peor viaje del mundo

Desde los albores de todas las civilizaciones los solsticios de invierno y verano –los dos días en los que la longitud del día y la de la noche son menores respectivamente– han sido elegidos para organizar rituales que pretenden celebrar la entrada en una nueva etapa del año. En la Antártida, como si la proximidad con la naturaleza hubiera hecho revivir esos sentimientos, las primeras expediciones que allí pasaron la noche polar decidieron montar algún tipo de celebración que les recordase que a partir de ese día las noches comenzarían a acortarse hasta que el Sol volviera a hacer acto de presencia. El 22 de junio de 1911, tanto en *Framheim* como en Cabo Evans se organizaron sendas fiestas para celebrar que ya habían sobrepasado el ecuador de esa larga noche de completa oscuridad y renovar sus sentimientos de camaradería. En el caso de los británicos, la ocasión tenía un tinte especial puesto que pocos días después tres de sus compañeros iban a acometer el primer viaje que se iba a realizar en la Antártida en pleno invierno.

El viaje respondía al interés científico de Wilson por la ornitología y a la presencia en las cercanías de la base de una colonia de pingüinos

emperadores que, como habían descubierto en la expedición del *Discovery*, era la única clase de pingüinos que permanecían en la Antártida y procreaban durante el invierno, algo insólito dadas las bajas temperaturas que tenían que soportar. Según la hipótesis de Wilson, el análisis del proceso embrionario de este peculiar y primitivo tipo de aves podría revelar algunas pistas sobre la forma en que tuvo lugar la evolución de los reptiles a las aves, un tema que en los comienzos del siglo XX

era de gran interés para la comunidad científica que todavía debatía apasionadamente la veracidad de las teorías de Darwin. Para ello tenían que conseguir huevos de pingüino emperador en fase de incubación, la cual, por el tamaño que tenían los polluelos en



primavera, debía tener lugar en la parte central del invierno; y el único lugar donde conseguirlos era la pingüinera de Cabo Crozier, en la vertiente opuesta del monte Erebus, a algo más de 100 kilómetros de distancia.

Momento de la salida del grupo británico para conseguir, en pleno invierno, huevos de pingüino emperador

Pero el viaje tenía también otras motivaciones científicas, como realizar las primeras medidas de la temperatura invernal sobre la Barrera, dado que tanto su base como la del *Discovery* estaban relativamente protegidas de la influencia de los vientos fríos del Sur por la imponente presencia del monte Erebus, con casi 4000 metros de altura. Además, querían llevar a cabo un importante estudio nutricional para determinar cuál sería la dieta más conveniente para el esfuerzo físico extenuante que se esperaba que fuera la larga marcha al Polo. Por eso cada uno de los tres expedicionarios consumiría un tipo distinto de alimentos, en un caso basados en una aportación mayoritaria de carbohidratos, en otro de proteínas y en el tercero de grasas; durante el viaje Wilson, como médico, iría variando sus raciones hasta encontrar la más conveniente a las demandas energéticas que iban necesitando.

Pocos días después de la fiesta del solsticio de invierno, Wilson, Bowers y Cherry-Garrard se pusieron en marcha tirando de dos trineos cargados de provisiones y equipos. Aunque durante el verano hubiesen podido llegar a la pingüinera en unos cinco días, sospechaban que iban a tener muchas más dificultades; de hecho llevaban alimentos para seis semanas, lo que les obligaba a tirar de un peso superior a trescientos cincuenta kilos, una carga considerable para un equipo de tres personas. La elección de la fecha de salida se hizo para que la presencia de la luna aportase algo de luz a la marcha, aunque una compacta nubosidad dio al traste con sus expectativas y se vieron obligados a caminar casi en completa oscuridad, dado que únicamente durante cuatro horas al día había una mínima claridad en dirección Norte.

Como esperaban, en cuanto llegaron a Punta Hut y subieron a la Barrera, perdiendo la protección del monte Erebus, las temperaturas bajaron más de diez grados y los hombres comenzaron a caminar a menos de 50 oC bajo cero, y en la parte central de la noche incluso a varios grados por debajo. Trabajar sin guantes un par de minutos les provocaba inmediatas congelaciones en los dedos y tocar cualquier superficie metálica, un dolor insoportable; la nieve se convertía en una masa arenosa que prácticamente inmovilizaba los trineos, obligándoles a tirar de uno solo y retroceder a por el otro, hasta el punto de que

después de ocho horas de agotadores esfuerzos no lograban avanzar más que tres kilómetros; el frío congelaba la transpiración de sus cuerpos haciendo de sus ropas auténticas corazas que imposibilitaban los movimientos; montar el campamento era una tarea titánica, en la que hasta encender una cerilla era una odisea ya que su propia respiración creaba una capa de hielo sobre el fósforo impidiendo que ardiese; y meterse en los sacos de dormir significaba hacer frente a la pesadilla de pasar un frío tan intenso que hacía que sus cuerpos tiritasen con enorme violencia contra el suelo. «Llegué a pensar que me iba a romper la espalda» (Cherry-Garrard, 2008: 440), escribiría uno de ellos.

Por fin, después de diecinueve días de calvario, en los que además atravesaron prácticamente a oscuras una peligrosa zona de grietas, consiguieron llegar a su objetivo.

Allí emplearon varios días en levantar con piedras y bloques de hielo cuatro paredes que remataron con una lona sujeta con uno de los trineos; esperaban que esta rústica construcción les diese un cobijo algo más caluroso que la tienda de campaña, en la que tantas

penalidades habían pasado. Había llegado el momento culminante de su viaje, pero antes tuvieron la oportunidad de convertirse en los primeros seres humanos en escuchar la llamada de los emperadores y en contemplar su insólita colonia y la curiosa forma en que protegían sus huevos; algo que en nuestros días se ha popularizado por los documentales, pero que en aquellos momentos era inédito. Ese mismo día cogieron cinco huevos, aunque desgraciadamente dos de ellos se romperían durante el también peligroso trayecto de regreso a su recién construido refugio.

Aquí parecía que podían haber terminado sus penalidades. Un fogón con grasa de pingüino calentaba el interior y secaba al menos parcialmente sus ropas y sacos de dormir, mientras preparaban una nueva incursión a la pingüinera para, aprovechando las escasas horas de claridad, seguir con el estudio de los animales y reponer los huevos perdidos. Cuando, de repente, se levantó un fuerte viento de velocidad superior a los cien kilómetros por hora, una de cuyas primeras ráfagas hizo desaparecer la tienda, amenazando seriamente sus posibilidades de sobrevivir al viaje de regreso. Si ya era complicada su situación, el viento pugnaba por hacer volar por los aires el techo del refugio y un día después lo consiguió, condenándoles a permanecer recluidos en el interior de sus sacos y a protegerse de la nieve, el viento y el frío como buenamente podían. La única buena noticia en este cúmulo de desgracias era que la temperatura había subido hasta los 25 oC bajo cero, lo que incluso permitió que pudiesen dormir a ratos.

Dos días después el viento cedió y, tras preparar su primera comida caliente en todo ese tiempo, aprovecharon la escasa claridad del mediodía para recorrer los alrededores en busca de la tienda, aunque estaban convencidos, como años después relataría Cherry-Garrard, de que «el viento la había arrastrado» y «la había dejado caer mar adentro, camino de Nueva Zelanda» (Cherry-Garrard, 2008: 491). Sin embargo, contra todo pronóstico, la



encontraron a un kilómetro y más o menos en buenas condiciones. Después de montarla y prepararse otra comida caliente, dieron por terminada su aventura e iniciaron la vuelta.

Una semana después durmieron en el moderado confort de la vieja base del *Discovery* y al día siguiente a las diez de la noche golpeaban la puerta de su base en Cabo Evans. Poco después sus compañeros cortaban sus ropas para poder sacarles de aquellas armaduras completamente congeladas. Sus sacos de dormir tenían tanto hielo que habían pasado de pesar ocho kilos al salir a veinte kilos al regresar. Las palabras que escribiría Scott en su diario no pueden ser más elocuentes y descriptivas de su estado físico: «Jamás he visto a nadie tan maltrecho. Tenían la cara surcada de cicatrices y arrugas, los ojos sin brillo, las manos blancas y arrugadas del tiempo que las han tenido expuestas a la humedad y el frío»

(Scott, 2006: 255). Con sobrada razón, a aquel viaje se le conoce como «el peor viaje del mundo».

Wilson, Bowers y Cherry-Garrard nada más regresar del viaje. Sus rostros ponen de manifiesto los sufrimientos que padecieron y que

estuvieron a punto de costarles la vida

A la vuelta de la expedición, Cherry-Garrard entregó al Natural History Museum de Londres los huevos que tantos sufrimientos les había costado conseguir; para su desesperación y pese a que eran los primeros ejemplares que se habían traído a la civilización, los responsables del museo no manifestaron el más mínimo interés en su estudio.

Amundsen sale antes de tiempo

En *Framheim*, según se acercaba la fecha prevista para salir, el nerviosismo iba en aumento y todos querían hacer arreglos de última hora en su indumentaria personal. Según anotaría Johansen, «incluso a Amundsen, que lleva todo el mes diciendo que está preparado para salir, ahora se le ha ocurrido hacer una modificación en su anorak» (Huntford, 1999: 388).

Con los trineos no era necesario hacer nada: los siete estaban listos y perfectamente cargados para salir desde hacía más de un mes, encerrados en su escondite subterráneo.

El 23 de agosto los sacaron por un agujero en el hielo, con ayuda de un sistema de poleas –

cada uno pesaba cerca de media tonelada–. Una vez fuera los perros

los llevaron a la parte alta de la bahía, donde comenzaba la ruta que habían señalizado hacia los depósitos, y allí

los dejaron preparados para partir el día siguiente. Hombres y perros regresaron a la base para pasar sus últimas horas en el calor de lo que había sido su hogar durante más de medio año.

A la mañana siguiente el Sol apareció sobre el horizonte después de cuatro meses de ausencia y Amundsen bromeó con la situación: «Es indudable que le hemos ganado la carrera, ya que estábamos en la Barrera un día antes que él» (Amundsen, vol. I, 2001: 377), tratando de insuflarse un ánimo que no tenía porque estaban a unos 40 oC bajo cero. Con esas temperaturas, tal y como habían previsto sus compañeros, era una completa locura salir y, finalmente, Amundsen se avino a razones y pospuso la marcha. Durante los siguientes días estuvieron pendientes de la temperatura, que parecía querer divertirse con sus ansiedades, porque tan pronto subía por encima de los 25 oC bajo cero como volvía a desplomarse por debajo de los 50 oC bajo cero. La espera volvía a despertar los temores de Amundsen, que comentó inquieto: «Daría algo por saber dónde se encuentra Scott», a lo que sus compañeros le contestaron: «Ni te preocupes, todavía hace mucho frío para sus caballos». Él replicó tozudo, no queriendo ceder en su obsesión: «¿Y tú cómo sabes que allí hace tanto frío como aquí?» (Amundsen, vol. I, 2001: 379). Si hubiera sabido que por esas fechas Scott ultimaba la preparación de sus planes, quizá hubiera estado un poco más tranquilo.

Poco más de una semana después de la fecha prevista para salir, el tiempo pareció darles un respiro que Amundsen, impaciente, se apresuró a no dejar escapar: era un viernes y decidió salir al día siguiente, pero ante la reticencia de los suyos y puesto que además se acercaba el domingo, como forma de congraciarse con ellos decidió someter a votación secreta si salir el sábado o el lunes: el resultado fue empate a cuatro y una moneda decidió que saldrían el lunes. Sin embargo, el lunes estalló una tormenta que disminuyó drásticamente la visibilidad al tiempo que las temperaturas volvían a desplomarse. En esas condiciones tan adversas una vez más optaron por quedarse.

Los días pasaban y la espera se hizo interminable hasta que, súbitamente, la temperatura se elevó veinte grados de un día para otro; veinticuatro horas después todavía ascendería otros diez grados, llegando a alcanzar los 20 oC bajo cero. De forma irracional Amundsen consideró que, por fin, la primavera había llegado y decidió salir al día siguiente, pese a los

«peculiares» consejos de Lindström, que, supersticioso como buen marino, le recordó que era viernes y ese día no se podía comenzar un viaje35.

Lindström tenía razón

Pero ya nada ni nadie podían detener a Amundsen. Johansen comentaría en una carta a Nansen que «si Scott no hubiera estado en el otro extremo de la Barrera, Amundsen nunca hubiera salido tan pronto» (Huntford, 2001: 571). Pero los británicos estaban allí y Amundsen ordenó salir. De modo que la mañana del viernes 8 de septiembre de 1911 se

encaminaron al punto de la Barrera donde, desde hacía más de dos semanas, tenían los trineos cargados y totalmente preparados para partir; tan sólo tenían que engancharles los perros. Sin embargo, eso no fue una tarea tan fácil: los perros, como si intuyesen lo que les esperaba, estaban tan rebeldes que fue necesario que los conductores se ayudasen los unos a los otros para colocarles los arneses y sujetarlos a los trineos. Cuando terminaban con un trineo empezaban con el siguiente. Ya parecía que todos estaban listos cuando los perros de un trineo, que no había sido anclado, echaron a correr por su cuenta en una dirección cualquiera. Al ver a un grupo salir, otro grupo de perros, cuyo trineo tampoco estaba sujeto, se lanzó en persecución del primero y tras ellos los pobres conductores de ambos tiros que trataban inútilmente de darles alcance. Poco después, se perdieron de vista.

Durante un rato, Amundsen y el resto de sus compañeros no supieron qué hacer, dudando entre si ponerse en marcha, seguir esperándoles allí o volver a *Framheim*. Quizá no se atrevieron a hacer esto último pensando en el jocoso recibimiento que les dispensaría Lindström. Finalmente Amundsen decidió ponerse en marcha, pero otra vez los perros les jugaron una mala pasada y tres tiros no salieron en la dirección que querían sus conductores sino que, pese a las órdenes y latigazos, siguieron en la dirección que habían tomado los perros que antes se habían escapado. Por fin todos los grupos lograron reunirse de nuevo en el punto de partida y a mediodía pudieron seguir rumbo al Sur.

Durante los primeros tres días todo fue sencillo, el camino estaba perfectamente señalizado con las banderolas y, pese a que los trineos iban cargados y por las noches las peleas de los perros no les dejaron dormir, el ritmo fue bueno; unos 25 kilómetros por día. Además, poco a poco los perros se fueron serenando y los conductores tomando el

control. De repente, en un día la temperatura se desplomó treinta grados, llegando a estar por debajo de los 55 oC

bajo cero. Esa noche fue una auténtica pesadilla, con tan bajas temperaturas exteriores el calor corporal formaba una escarcha dentro de la tienda que lo mojaba todo. Al día siguiente las cosas fueron a peor, pues el frío había congelado los líquidos de las brújulas y se levantó un viento helado que casi impedía la marcha. Tras avanzar media docena de millas decidieron parar y construir unos iglús, que conservaban el calor mucho mejor que las tiendas.

Si los hombres lo estaban pasando mal, los perros sufrían todavía más y Amundsen no tuvo otro remedio que reconsiderar la situación: «Si queremos ganar este juego –reflexionaba en su diario– hay que mover la piezas cuidadosamente; un movimiento en falso y todo puede echarse a perder» (Huntford, 1999: 390). Pero puesto que tan sólo les faltaban unos 30

kilómetros para alcanzar el depósito de 80o S decidió continuar y llevar todas las provisiones hasta allí.

Retirada

Una vez tomada la decisión de regresar, aunque las condiciones meteorológicas siguieron siendo objetivamente las mismas, algo cambió en su forma de encararlas y de nuevo animados consiguieron hacer con relativa facilidad la distancia que les separaba del depósito. Allí dejaron las provisiones y de inmediato, con los trineos casi vacíos, pusieron rumbo a *Framheim*. Los perros, como si también hubieran comprendido que regresaban a casa y que el suplicio que estaban viviendo tocaba a su fin, comenzaron a correr con tal fuerza que los conductores pudieron ir sentados en los trineos, de donde se bajaban de vez en cuando para hacer unos kilómetros esquiando y así poder entrar en calor. Pese a todo, cuando acamparon esa noche, todavía a 70 kilómetros de la base, dos de los hombres tenían los talones congelados.

Al amanecer del siguiente día la temperatura había subido diez grados, aunque todavía se mantenía a 40 oC bajo cero. En aquel momento se inició una apresurada carrera hacia *Framheim*, durante la cual los trineos con los mejores perros se separaban cada vez más del resto y terminó provocando no sólo un distanciamiento físico de los trineos, sino también un distanciamiento personal entre los hombres.

Según Amundsen, que se había subido a uno de los dos primeros

trineos, pensaban haber parado para esperar al resto, como habían acordado, a 30 kilómetros de la base, pero como no hacía viento, la visibilidad no podía ser mejor y el camino estaba tan bien marcado, decidió continuar hasta *Framheim* porque, como él mismo justificaría posteriormente,

«cuando antes lleguen esos talones congelados al calor de la casa, mucho mejor»

(Amundsen, vol. I, 2001: 388).

A las cuatro de la tarde, los dos primeros trineos llegaron a *Framheim*. El recibimiento de Lindström fue el esperado: «¡Os lo dije!» (Huntford, 1999: 391), y luego pasó a echarles un rapapolvo por haber comenzado la marcha en viernes. Habían recorrido 70 kilómetros en tan sólo nueve horas, todo un récord desde un punto de vista deportivo, pero con unas consecuencias para la unidad de la expedición que entonces no pudieron imaginar.

La más triste de las marchas

Mientras, en la Barrera la situación de sus compañeros se complicaba. Durante todos esos días en que los trineos habían ido en fila, los perros habían seguido sin dificultad al grupo que llevaban delante, manteniendo las distancias entre unos y otros, hasta que el último día las cosas cambiaron. Amundsen abandonó su papel de liebre que dirige la fila, puesto que Helmer-Hanssen, que era el conductor más experimentado, era capaz de dirigir a sus perros tan sólo con la ayuda de las marcas que señalizaban el camino. Durante un corto tiempo todo fue bien y los trineos siguieron en una fila ordenada, pero pronto los equipos de perros más fuertes comenzaron a incrementar su separación con los restantes. En cuanto la

fila se estiró lo suficiente para que los perros perdiesen de vista al trineo que llevaban delante, empezaron a desorientarse disminuyendo aún más su velocidad y aumentando la separación con los primeros. Aquello más que una retirada se había convertido en una desbandada.

Afortunadamente el tercer trineo fue alcanzado por Bjaaland y entre los dos, apoyándose mutuamente, consiguieron llegar. El quinto era conducido por Hassel, otro experimentado conductor, que fue quien alertó de que Johansen y Prestrud iban muy retrasados y no tenían ni tienda ni comida. Pero siguiendo el ejemplo de su jefe tampoco hicieron nada y continuaron su marcha hacia *Framheim*, mientras detrás de ellos, en la Barrera, la situación de Prestrud se complicaba

cada vez más: tenía los pies congelados y sus perros estaban en un estado de agotamiento tal que no podían ni con un trineo vacío.

Johansen desafió las bajas temperaturas y esperó a Prestrud durante dos horas en el lugar que inicialmente habían acordado como punto de reunión, a 30 kilómetros de *Framheim*.

Cuando le vio llegar comprendió que no podía más, llevaba doce horas sin probar comida y esquiando, pese a las congelaciones, para poder combatir el frío. La temperatura había vuelto a descender por debajo de los 50 oC bajo cero y quedarse allí sin tienda hubiera sido un suicidio, así que, en medio de la oscuridad, los dos continuaron hacia *Framheim* entre una niebla que les obligó a hacer los últimos kilómetros siguiendo los ladridos que llegaban desde la base. Por fin llegaron pasadas las dos de la madrugada. Lindström los estaba esperando con café recién hecho.

A la mañana siguiente la tensión entre ellos provocó un silencio que no podía ser otra cosa que el presagio de la tempestad, y ésta estalló cuando el propio Amundsen preguntó inquisitivo a Johansen por qué habían llegado tan tarde. La reacción de Johansen no se hizo esperar y durante un buen rato descargó toda la furia que tenía acumulada contra su superior, a quien reprochó que hubiera dejado a sus hombres abandonados, algo que un líder nunca debía hacer, llegando a acusarle de haber huido «presa del pánico» (Huntford, 1999: 393).

Scott anuncia sus planes

El día 13 de septiembre, justo cuando Amundsen estaba tomando la decisión de regresar de su frustrada e inútil salida, en el otro extremo de la Barrera Scott reunió a sus hombres para comunicarles sus planes para alcanzar el Polo. Las similitudes con la marcha de Shackleton eran evidentes, aunque él se cuidaría muy mucho de admitirlo. Pese a que las relaciones entre ellos no permitieron ni el más mínimo intercambio de información, en el libro que Shackleton había escrito, *The Heart of the Antarctic*, se hallaba una detallada explicación de toda la ruta que había seguido y de las dificultades que había ido encontrando, y así este libro se convertiría en la guía a la que continuamente se referiría Scott durante su viaje.

La falta de comida había impedido a Shackleton recorrer los 176 kilómetros que le faltaban para alcanzar su objetivo y Scott no estaba dispuesto a que eso mismo le pasara a él, por lo que multiplicó el sistema de equipos de apoyo. Así, mientras que Shackleton había salido con un equipo principal de cuatro hombres y otro de apoyo de

otros cuatro, que acompañó al primero únicamente 200 kilómetros, el plan de Scott se basaba en utilizar un número de hombres dos veces mayor y que fuesen escalonando sus regresos, de tal manera que acompañasen al grupo principal más de 1100 kilómetros, dejándolo a menos de 300

kilómetros del Polo.

Planificar los movimientos de tal número de personas, junto con los de los caballos, los perros y los trineos motorizados, no era sencillo. Había que estimar el ritmo de avance, considerar el peso que cada uno podía arrastrar y el peso de la comida que cada uno consumiría diariamente para poder garantizar que todos tendrían suficiente alimento durante el viaje de ida y que se establecerían los depósitos correspondientes para el viaje de regreso. Un complicado cálculo que tuvo ocupado a Scott la mayor parte del invierno, aunque contó con la inapreciable ayuda del meticuloso y laborioso Bowers.

Cuando terminó la preparación, Scott estaba realmente entusiasmado con los minuciosos planes que había elaborado y en aquel momento le inspiraban tal confianza que escribiría en su diario: «He tratado de tener en cuenta todo tipo de reveses y organizar los grupos de forma que estén preparados para afrontarlos. No quiero pecar de optimista, pero después de considerar todas las posibilidades creo que tenemos muchas oportunidades de lograrlo»

(Scott, 2006: 283).

Aquel 13 de septiembre presentó a sus hombres sus planes. Básicamente, dejarían la base el 3 de noviembre y, si todo iba bien, alcanzarían el Polo y estarían de regreso el 27 de marzo, después de recorrer aproximadamente 2750 kilómetros en ciento cuarenta y cuatro días de marcha. El momento más esperado de su presentación fue cuando enumeró las doce personas que formarían parte de los tres equipos principales que compondrían la marcha, aunque se reservó el decidir durante la misma, en función del estado físico en que se encontrasen sus hombres, la composición de los dos primeros grupos que regresarían y en especial de las cuatro personas que conquistarían el Polo.

Scott también se guardó para sí muchos otros detalles de sus planes. Podría pensarse que dado el pequeño grupo de personas que le rodeaba y la confianza que tenía con muchos de ellos hubiera podido hacer una exposición más exhaustiva, invitando a una participación activa en la resolución de los problemas a los que iban a enfrentarse.

Sin embargo, ésa no era su forma de actuar. Posiblemente imbuido por el espíritu militar de no compartir con los subordinados la responsabilidad del mando, o por el propio secretismo de su personalidad, omitía mucha información que podía haber sido de utilidad para sus hombres. Así, Cherry-Garrard se quejaría después de lo preocupados que habían estado, durante el viaje por la Barrera, ante la posibilidad de que al subir el glaciar sus caballos se

cayesen por una grieta y los arrastrasen a ellos también al abismo, y «el alivio» que sintieron cuando se enteraron de que «subir los caballos por el glaciar no entraba dentro de los planes de Scott» (Cherry-Garrard, 2008: 560).

Entusiasmo y preocupación

Tras la presentación, Scott se mostraba exultante y llegaría a escribir: «Todos están entusiasmados y convencidos de que nuestros planes se han diseñado con el propósito de obtener los mejores resultados de nuestras capacidades» (Crane, 2006: 502). Sin embargo, el sentir de sus hombres no era tal y, aunque no manifestaron públicamente sus dudas, sus diarios se llenaron con sus preocupaciones. Muchos todavía recordaban el frío que habían pasado en la Barrera durante el viaje en que habían establecido la línea de depósitos y consideraban que se iba a regresar demasiado tarde; además temían que cualquier retraso pudiera complicar todavía más la vuelta. Simpson, el meteorólogo, escribiría: «Hay poco margen de maniobra. Unos cuantos contratiempos o un período de mal tiempo podrían no sólo conducir al fracaso sino muy probablemente al desastre» (Huntford, 1999: 379). Incluso el propio Wilson anotaría enigmático en su diario: «Normalmente las cosas no salen como queremos, y la mayor parte de las veces lo hacen de una forma muy diferente a la que esperamos» (Huntford, 1999: 379).

Algunos también se habían sentido contrariados al verse relegados del grupo de los doce del que saldrían los elegidos para la gloria. Tal era el caso del noruego Gran, quien parece que fue excluido sólo por su nacionalidad. Prescindir de la indiscutible ayuda que Gran hubiese proporcionado a este grupo tal vez fuese la única referencia, aunque completamente encubierta, de Scott a la presencia de Amundsen y a la carrera que estaba a punto de comenzar, a la que no hizo ni la más mínima alusión en la presentación de sus planes. Para él, los noruegos no existían. Aunque después de lo que le había pasado a Amundsen en su frustrada salida, parece el mejor planteamiento.

Amundsen vuelve a modificar sus planes

La explosión de Johansen posiblemente no había sido sólo fruto del más que cuestionable comportamiento de Amundsen al permitir que los trineos se distanciasen hasta perder el contacto visual entre ellos y del posterior abandono de los rezagados a su suerte. La diatriba que lanzó contra Amundsen hundía sus raíces en la profunda amargura personal que sentía. En su fuero interno se sabía un gran explorador polar, casi a la altura de Nansen, y por supuesto mucho mejor que su actual jefe.

Durante años la frustración por no ser capaz de que todos reconociesen su valía le había llevado a la bebida, y ésta a mayores dosis de frustración y resentimiento que habían terminado por arruinar por completo su vida, convirtiéndole en un alcohólico. En ese último momento, cuando su situación era desesperada, porque hasta su valedor y amigo

Nansen ya no podía hacer nada más por él, surgió la expedición de Amundsen y se aferró a ella como su última tabla de salvación.

Llevaba más de un año sin probar la bebida, evidentemente una de las condiciones para formar parte de la expedición, pero los años de excesos habían hecho mella en él y horadado su estabilidad, lo que tal vez contribuyó al amargo estallido que había protagonizado contra Amundsen delante de todos, donde las palabras utilizadas habían sido, según uno de sus compañeros, «demasiado fuertes para ser repetidas» (Huntford, 1999: 393).

Si bien Amundsen se equivocó al no seguir el consejo de Johansen de retrasar la salida hasta que la primavera se hubiera estabilizado, puede que su comportamiento al «abandonar» a sus hombres no fuera tan reprochable, dado que, sabiendo que Johansen iba detrás, pudo pensar que precisamente el veterano explorador, por su gran experiencia, era la persona ideal para recoger y acompañar a los rezagados. Pudiera ser que, en el fondo, fuese el reconocimiento de que Johansen era su segundo en el mando e incluso la aceptación tácita de que era más valioso como explorador que él mismo. Nunca se sabrá, puesto que Amundsen no volvería a hablar de este tema durante el resto de su vida.

En cualquier caso, Amundsen nunca había querido llevarlo en su expedición; se lo había impuesto Nansen, quien se sentía en la obligación de proteger a Johansen porque en una ocasión le había salvado la vida. Con la idea de jefe incuestionable que Amundsen tenía de sí mismo, nunca quiso ver al viejo amigo de Nansen como un eficiente miembro de su equipo, sino como alguien que podía

amenazar su liderazgo. Ahora Johansen había puesto en evidencia su doble equivocación: salir antes de tiempo y abandonar a los más débiles de su equipo, y aquello era algo que la soberbia del héroe del paso del Noroeste no podía tolerar; él tenía que ser el jefe irreprochable e indiscutible: el líder perfecto. No estaba dispuesto a aceptar ninguno de sus argumentos y se refugió en su poder absoluto: en su opinión Johansen estaba atacando su posición de cabeza suprema de la expedición y tenía que hacer algo. Y pronto.

Duelo a muerte

Amundsen reaccionó a las palabras de Johansen dejándolas en el aire sin contestar, sin entrar en la discusión. Le permitió que siguiera y siguiera, que su vehemencia por desacreditarle ante el resto de sus compañeros superase lo que éstos estaban dispuestos a tolerar, puesto que Amundsen, pese a sus equivocaciones, seguía siendo su líder. Y así, los que en un principio estaban de acuerdo con las acusaciones de Johansen, comenzaron a comprender que detrás de ellas podía haber algo personal y poco a poco, posiblemente asustados por la violencia de sus reproches, comenzaron a retirarle su apoyo.

Tal vez si esa conversación se hubiera mantenido en privado, la forma en que los noruegos llegaron después al Polo habría sido distinta. Pero no fue así y Amundsen convirtió ese enfrentamiento en un pulso a muerte entre los dos; pensó que su carrera como explorador estaba en juego y, con su carrera, su propia vida, por lo que actuó en consecuencia y convirtió aquel ácido intercambio de acusaciones en algo más que lo que Johansen pretendía inicialmente, arrastrándole a un duelo psicológico del que sólo sobreviviría uno.

Si Amundsen se equivocó al salir pronto y al abandonarles en la retirada, ahora estaba cometiendo otra equivocación al considerar a Johansen como una amenaza para su liderazgo. Éste era un gran explorador polar, puede que tan bueno como Nansen y mejor que Amundsen, pero no tenía el carácter ni las cualidades para empujar a sus hombres a seguir, para vencer todas las dificultades, para hacerse con el éxito al precio que fuese necesario. Sólo era el perfecto segundo en el mando, un explorador experimentado, eficiente y leal, muy leal, dispuesto a darlo todo por sus compañeros, capaz de seguir a su jefe a donde hiciese falta y a sacarlo con vida cuando el peligro arreciase. Pero Amundsen no supo o no quiso verlo. No estaba dispuesto a compartir ni un ápice de su gloria con nadie y había encontrado la oportunidad para deshacerse de quien pensaba que podría hacerle un poco de sombra.

Durante las siguientes horas Amundsen fue llamando al resto de los miembros de la expedición para hablar con cada uno de ellos en privado; supo congraciarse con ellos, consiguió volver a contar con su respaldo incondicional y logró a aislar a Johansen. En poco tiempo dio un vuelco total a la situación. Había ganado el duelo a muerte: él era el vencedor indiscutible y Johansen el perdedor, el gran perdedor que, a la vuelta de la expedición, acabaría pagando con su vida el haberse enfrentado a Amundsen.

El mismo día del enfrentamiento, nada más terminar la comida, mientras estaban tomando café Amundsen presentó un nuevo cambio de planes. Pero esta vez no lo sometió ni a votación ni al parecer de nadie, era una orden que debían aceptar: el grupo de los ocho hombres del Polo se dividiría en dos: cinco seguirían con el plan original y los otros tres, entre los que se encontraba Johansen, irían a explorar la Tierra de Eduardo VII.

Definitivamente el camino hacia el Polo ahora estaba abierto y sin amenazas internas para Amundsen. Sin lugar a dudas, lo que él siempre había querido.

Los británicos templan sus músculos

Amundsen no fue el único que inició la marcha antes de tiempo. Como si su ansiedad por emprender el camino al Polo hubiese atravesado la Barrera y alcanzado la base de Cabo Evans, prácticamente el mismo día en que los noruegos salían de *Framheim*, los británicos comenzaron un viaje auxiliar para inspeccionar y reacondicionar los dos primeros depósitos que habían establecido, el del campamento de *Seguridad* y el del *Desvío*, de tal forma que todo estuviese preparado cuando llegase el momento.

Se ofrecieron tres voluntarios para ir: el teniente Evans, el noruego Gran y el marinero Forde, tirando ellos mismos de su trineo. Ignorantes del infierno al que se estaban enfrentando los noruegos, ellos también tuvieron el suyo propio, con temperaturas que nunca fueron superiores a los 40 oC bajo cero. En un par de días alcanzaron el primero de los campamentos y, después de sacar las provisiones de la capa de hielo y nieve que las cubría, continuaron hacia el otro campamento. Esa noche la temperatura descendió por debajo de los 50 oC bajo cero y todavía siguió cayendo más y más según penetraban en la Barrera hasta rozar las noches siguientes los 60 oC bajo cero. Con este tiempo inhumano, que provocó graves congelaciones a Forde en una mano, alcanzaron el depósito del *Desvío*, volvieron a liberar las provisiones de la nieve y el hielo y comenzaron de inmediato su viaje

de regreso. Mientras, en el otro lado de la Barrera, Amundsen sufría temperaturas similares y también daba por terminado su ilógico intento de salir hacia el Polo para comenzar su frustrante regreso a *Framheim*.

Como si los dos grupos se estuviesen observando y quisieran demostrarse mutuamente sus capacidades, al igual que Amundsen decidió iniciar una vertiginosa carrera en donde recorrió 70 kilómetros en nueve horas, el teniente Evans hizo lo mismo y, sin siquiera pararse a dormir, recorrieron casi 60 kilómetros de una tirada. Al fin, agotados por el esfuerzo, dado que ellos no iban sentados en un trineo sino que tenían que tirar del suyo, alcanzaron la base del *Discovery* en Punta Hut, donde todos se echaron a descansar unas horas salvo Gran, que se quedó dormitando en una silla porque «tenía el saco tan increíblemente lleno de hielo que ni siquiera pudo meterse dentro» (Evans, 1961: 136). A la mañana siguiente terminaron el regreso a su base, donde Gran recibió la dolorosa noticia de que no había sido seleccionado para el viaje al Polo.

Scott se entrena

El mismo día en que ellos regresaban se iniciaba otro pequeño viaje, en este caso para hacer un depósito de provisiones para el grupo de geólogos que durante el verano estudiarían las montañas occidentales. Scott, interesado en comprobar cómo funcionaba el material a bajas temperaturas, así como su propio estado físico con vista a la larga marcha que le esperaba, decidió dirigir personalmente este grupo, compuesto por Simpson, el suboficial Evans y Bowers, que ya estaba restablecido de su viaje a Cabo Crozier.

Cuando salieron, tiraron ellos mismos de un trineo que pesaba doscientos cincuenta kilos, la temperatura también rondaba los 40 oC bajo cero. Durante las dos semanas que duró el viaje, Scott imprimió un ritmo tan fuerte que les permitió hacer una media de casi 28

kilómetros por día, una cifra equiparable a las de Amundsen, y mucho más si se considera que tuvieron que tirar del trineo por todo tipo de superficies. A la vuelta, un jovial Scott lo definiría como «un viajecito de primavera extraordinariamente agradable e instructivo»

(Scott, 2006: 287) e, igualmente risueño, Bowers se referiría a él como «un alegre picnic»

(Cherry-Garrard, 2008: 530).

Con estos resultados la confianza de Scott en sus hombres se vio

reforzada. Si días atrás había anotado en su diario: «Sería imposible encontrar un grupo mejor que los doce que han sido elegidos para ir al Sur. Son verdaderos hombres, experimentados con los trineos y están unidos por el vínculo de la amistad» (Scott, 2006: 284), ahora, después de su «picnic», escribiría: «Mi mayor fuente de orgullo es saber que tengo hombres como Bowers y el suboficial Evans para el viaje del Sur» (Scott, 2006: 291).

Asimismo, no pudo disimular su satisfacción por el estado físico en que los caballos iban saliendo del invierno, gracias a la dedicación incondicional de Oates durante meses.

Además, según se intensificaban los ejercicios de entrenamiento, su musculatura se fortalecía día a día: «Son animales muy diferentes de aquellos que llevamos el año pasado al Sur y con un mes más de entrenamientos creo que todos ellos tirarán sin dificultad de las cargas que les pongamos» (Scott, 2006: 283).

Del entusiasmo a la desilusión

Sin embargo, las circunstancias parecerían conspirar contra la seguridad de Scott. Varios acontecimientos adversos, de mayor o menor importancia, se sucedieron y su entusiasmo se vio sacudido. La mano congelada de Forde le inhabilitaba por completo para formar parte del grupo del Sur; Clissold, en cuyas dotes de mecánico confiaba para echar una mano a Day con los trineos motorizados, se había dado un tremendo batacazo mientras posaba para unas fotografías de Ponting y sufría una fuerte lesión de espalda; y Debenhan, en un partido de fútbol había recibido un fuerte golpe que le provocó una importante lesión de rodilla.

Por si fuera poco, los caballos en los que tanto confiaba comenzaron a tener problemas e incluso llegó a dudar si dos de ellos podrían salir hacia el Sur. También murió sin causa aparente un perro, con lo que ya sumaban cuatro los que habían contraído una misteriosa enfermedad que acabó con ellos sin que los hombres que los cuidaban pudieran hacer nada por impedirlo36. Y, para colmo, al mejor de los dos trineos motorizados se le rompió un eje.

La sucesión de accidentes parecía no parar y las palabras de Scott se tiñeron de amargura:

«Si esta espera se prolonga mucho, me parece que todos vamos a terminar hechos una pena» (Scott, 2006: 305).

Era la tensión de los últimos días; los trabajos se aceleraban y el

nerviosismo, como también había pasado en la base noruega, se extendía entre todos. Para Scott fueron momentos difíciles; su carácter reservado, unido al clasismo de la vida en la Armada, le impedía compartir sus preocupaciones con sus compañeros y tan sólo su diario parecía el depositario de los problemas que le rodeaban y que, aparentemente, podrían dar al traste con toda la expedición. Detrás de todas estas circunstancias que le atormentaban estaba el fantasma de Amundsen. Aunque trataba de silenciarlo, de no comentar nada, de no verbalizarlo, nadie como él sabía la amenaza que suponía para sus esperanzas del Polo, para el prestigio de su país y para su propio futuro personal.

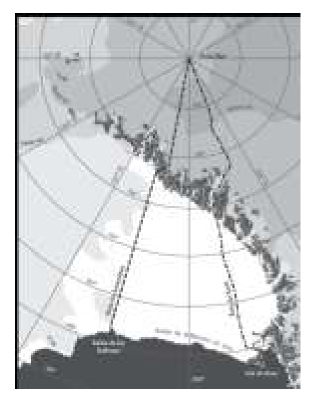
Los días avanzaban y parecía que todo volvía a su cauce: los accidentados fueron sustituidos por otros, las dudas sobre los caballos parecían disiparse, la epidemia entre los perros remitía y el trineo de motor estaba nuevamente funcionando y listo para salir. Scott preparaba las órdenes por escrito para todos y cada uno de los equipos y escribía un buen número de cartas a sus familiares y amigos, puesto que según sus planes el grupo del Polo regresaría cuando el *Terra Nova*, para no correr el riesgo de quedarse atrapado por el hielo, ya hubiese zarpado para Nueva Zelanda. Si quería que las cartas les llegasen aquel año, tenía que darse prisa y aprovechar esa oportunidad. Poco podía imaginarse que ésa también sería la última ocasión de que sus cartas saliesen de la Antártida estando él vivo.

33 Aunque en el invierno en estas latitudes casi no existe diferencia de iluminación para hablar de día o de noche, en todas las bases se sigue manteniendo el mismo ritmo aunque de forma artificial con ayuda del reloj, lo que beneficia la regularidad del funcionamiento del organismo humano y, en este caso, también de los perros.

34 De acuerdo a sus propios registros de temperatura fue el mes más frío del año, con la media mensual más baja: 45 oC bajo cero, y llegando a alcanzar el día 13 la temperatura más fría del año: casi 60 oC bajo cero.

35 El equivalente al dicho español «En martes ni te cases ni te embarques».

36 Después se descubriría que fue a consecuencia de un parásito con el que probablemente se infectaron en Vladivostok.



Mapa del sector de la Antártida donde se desarrolló la carrera con las rutas de ambas expediciones

COMIENZA LA CARRERA

Amundsen sale hacia el Polo

(19 de octubre-2 de noviembre)

DESDE QUE Amundsen tomó la decisión de dividir el grupo del Polo y aislar a Johansen, la vida en *Framheim* estuvo marcada por la tensión. Uno de los rasgos que caracteriza la vida en una base antártica, así como en la de pequeños colectivos aislados, es la imposibilidad de evadirse temporalmente de la opresiva presencia de los compañeros. En cualquier otra faceta de la vida, una situación tirante se amortigua con un rato de soledad o un alejamiento temporal, pero en las limitadas extensiones de una base antártica eso no es posible y la intensa convivencia diaria no contribuye a disipar la tensión sino a exacerbarla todavía más, pudiendo llevar a situaciones extremas.

Eso ocurrió en *Framheim*. No sólo se trataba de que tres de los hombres no irían en la marcha del Polo, perdiendo por lo tanto la posibilidad de pasar a la historia, sino que, además, en el caso de Johansen aquello era una doble humillación, pues el grupo que exploraría la Tierra de Eduardo VII, al que él había sido asignado, ni siquiera estaría bajo su mando, cuando él era, a todas luces, la persona con más experiencia de toda la expedición.

En estas circunstancias es fácil imaginar los silencios chirriantes y la tirantez que reinaba en la base, especialmente entre Amundsen y Johansen, puesto que el primero ni dirigía la palabra al segundo. Todo ello tuvo que enrarecer hasta límites insospechados el ambiente de compañerismo y amistad que había reinado durante el invierno.

Si antes la amenaza que suponía la presencia de Scott había empujado a Amundsen a adelantar la salida, ahora la situación seguía siendo la misma, y tener que permanecer encerrado en la base, sin saber qué estaba ocurriendo en el otro extremo de la Barrera, posiblemente fuera la prueba más fuerte que Amundsen había tenido que soportar en toda su vida de explorador; tensión que dificultó aún más la ya de por sí difícil y deteriorada convivencia. En cualquier caso, hay que reconocer que supo aguantar una significativa subida de temperaturas, pues ascendieron más de treinta grados –aunque todavía se mantuvieron por debajo de los 10 oC bajo cero– y que se prolongó durante más de una semana antes de volver a bajar. Sin embargo, cuando observaron que los pájaros comenzaban a regresar, señal evidente de que la primavera se estaba aproximando, y a mediados de octubre las

temperaturas se suavizaron –aunque seguían rondando los 20 oC

bajo cero– Amundsen no pudo esperar más y fijó la salida para el día 19. Tal vez la experiencia anterior de salir en viernes le llevó a seleccionar, para tranquilidad de Lindström, un jueves.

El día acordado, cinco hombres y cuatro trineos con trece perros cada uno iniciaron la marcha. Puesto que habían distribuido provisiones suficientes en los tres depósitos, salieron con los trineos tan poco cargados que pudieron sentarse sobre ellos. Aunque los perros estaban fuertes decidieron no avanzar demasiado los primeros días para que se fueran acostumbrando al esfuerzo. El mismo día en que ellos salieron, Johansen, a quien su forzado distanciamiento le hacía ver mejor los problemas que se avecinaban dentro del grupo polar por la irritabilidad que manifestaba Amundsen, escribiría: «No me sorprendería si en un par de meses vemos por aquí de nuevo a Hassel y Bjaaland. Puede que incluso a Wisting» (Bomann-Larsen, 2006: 106). Sus palabras a punto estuvieron de convertirse en proféticas.

Un viejo peligro

Pese a que habían marcado todo el camino desde *Framheim* hasta su primer depósito con palos de bambú y banderas, la visibilidad era tan mala que una y otra vez perdieron el camino y necesitaron recurrir a la brújula, la intuición y la suerte para volver a encontrarlo.

Al tercer día de marcha, en medio de una tormenta de viento y nieve que no les dejaba ver nada, de pronto, uno de los trineos se hundió en una grieta. Fueron momentos angustiosos en los que el peso del trineo pugnaba por arrastrar al abismo al tiro de perros. Intuyendo el peligro que corrían, los animales se resistían, clavando con todas sus fuerzas las uñas en la nieve helada. Pese a tanta señalización y tantas precauciones se habían vuelto a meter en la trampa donde ya habían caído la temporada anterior. Pero ahora estaban a punto de perder a uno de los trineos con sus perros.

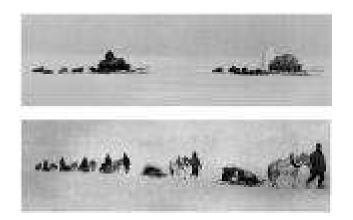
Con la ayuda de todos lograron detener la caída, salvar a los perros y luego descender con una cuerda a la grieta y subir una a una las cajas para disminuir el peso del trineo y poder sacarlo sin peligro. Después del susto decidieron buscar lo antes posible un lugar para montar la tienda y esperar a que el tiempo mejorase para descubrir un camino por donde salir de aquel laberinto de grietas. Pronto encontraron un terreno donde acampar que parecía seguro, pero aquel terreno estaba plagado de grietas tan diabólicamente camufladas que a uno de ellos, según se acercaba para meterse en la tienda, se le hundió el suelo bajo

los pies y tan sólo sus reflejos al separar los brazos del cuerpo y quedarse colgando por los hombros le salvaron de ser engullido por la grieta. Como en la peor película de terror, una vez que le sacaron no lograron ver el fondo de la hendidura. Horas después el tiempo mejoró y, encordados, salieron a buscar un camino para escapar de la trampa mortal donde se habían metido.

Al fin localizaron lo que pensaban que era una vía de escape, pero ésta no les llevó más que a otro laberinto de grietas. Durante un día entero, con una tensión agotadora, vagaron sin encontrar la salida hasta que finalmente lograron divisar algo que eran capaces de reconocer: los dos iglús que habían construido en la fallida partida hacia el Polo del mes anterior. Estaban salvados.

Su obsesión por señalizar la ruta

Al día siguiente alcanzaron el primero de sus depósitos, el de 80o S, donde disponían de grandes cantidades de carne de foca que comenzaron a repartir entre sus perros. Pese a todos los incidentes, habían recorrido unos 150 kilómetros en cinco días, un buen ritmo que les permitía dar a sus perros un par de días de descanso. Puesto que durante la marcha habían encontrado en perfecto estado alguno de los mojones que hicieron la temporada anterior con bloques de nieve dura, comprendieron que si habían aguantado las inclemencias del invierno, bien podían utilizar este tipo de construcciones para señalizar el camino de regreso.



A partir de ese depósito comenzaron a construir mojones con bloques de nieve helada que cortaban con ayuda de unos cuchillos especiales de gran longitud. Tenían unos dos metros de alto y, puesto que su misión era ayudar en el viaje de regreso, pusieron en cada uno un trozo papel donde se indicaba el número del mojón y, aún más importante, la dirección y la distancia que lo separaban del siguiente en dirección Norte, es decir hacia *Framheim*. De tal manera que en el viaje de vuelta, incluso con la peor visibilidad, desde cualquiera de ellos podrían guiarse hasta el siguiente con ayuda de la brújula y el cuentakilómetros del trineo.

En total, a partir de ese momento, construyeron unos ciento cincuenta

mojones, para los que emplearon unos nueve mil bloques de nieve. «Puede parecer que mi prudencia es exagerada, pero me parece que uno no es nunca suficientemente precavido en esta monótona superficie sin final» (Amundsen, vol. II, 2001: 22).

Hasta el depósito de 80o S, dado que tenían toda la ruta señalizada con banderolas, no había hecho falta que delante del primer trineo corriese la liebre para guiar a los perros, pero a partir de ahí sí iban a necesitarla. Amundsen era el único que no conducía un trineo, ya que creía que cualquiera de sus cuatro compañeros lo hacía mejor, y la tarea de hacer de liebre le correspondió a él. Cuando llegó el momento de partir, se situó a la cabeza de la fila de trineos y, consciente de la trascendencia del momento, dio parsimoniosamente la orden de marcha; el primer grupo de perros, tal vez creyendo que eso era lo que se esperaba de ellos, salió corriendo a tal velocidad que lo arrolló. Por suerte, como si se hubiesen dado cuenta de lo que habían hecho, se pararon de inmediato, porque de haber seguido corriendo el trineo podía haberle pasado por encima. La situación fue tan cómica que todos rompieron a reír.

Poco después repitieron la salida y esta vez todo fue bien, recorriendo de un tirón unos 10

kilómetros en una hora. Los perros se encontraban en tan buena forma que los conductores, en lugar de esquiar al lado del trineo, se ataban a éste con una cuerda y dejaban que los perros tirasen de ellos. Pronto Helmer-Hanssen, que iba el primero, decidió que no le hacía falta ninguna liebre y Amundsen también pasó a ser remolcado por los trineos. Así recorrerían los siguientes 500 kilómetros.

El rápido avance de los perros de Amundsen, en contraste con la parsimonia de la marcha de los caballos de Scott, contribuyó al resultado

final de la carrera

Cuatro días después llegaron al depósito 81o S y volvieron a dar un par de días de descanso a los perros. Estaban marchando a un ritmo de unos 25 kilómetros diarios, que hubiesen podido aumentar con facilidad, pero el Amundsen nervioso e impaciente que estuvo a punto de echarlo todo a perder hacía un par de meses se había vuelto a convertir en el explorador seguro y metódico que sabía que estaba iniciando un largo viaje, donde lo importante era mantener la regularidad para que hombres y perros no se agotasen. El Amundsen

irascible y angustiado de hacía unas semanas, había dejado paso al explorador flemático y calculador de siempre, que no estaba dispuesto a forzar la marcha, ni siquiera bajo la amenaza de que los ingleses pudieran llevarle la delantera. Prácticamente por esas fechas, en el otro extremo de la Barrera, Scott estaba poniéndose en marcha. De haberlo sabido, es probable que Amundsen hubiera dormido más tranquilo, puesto que en aquel momento se habían adelantado a los ingleses en más de 300 kilómetros.

Los británicos inician su marcha (24 de octubre-2 de noviembre) No había pasado ni una semana desde que salieran los noruegos cuando también los británicos se pusieron en marcha. A diferencia de Amundsen, que utilizaba un único sistema de transporte, los perros, Scott empleaba además trineos motorizados y caballos, por lo que se vio obligado a estimar la velocidad con que cada uno de estos grupos se desplazaría y, de acuerdo a estos cálculos, escalonar sus salidas.

Así, los primeros en salir fueron los dos trineos motorizados que transportaban cerca de tres toneladas de provisiones. Al frente del grupo estaba el teniente Evans y lo formaban el mecánico Day y dos marineros; sus órdenes, que Scott se preocupaba de poner detalladamente por escrito, estaban plagadas de condicionales ya que en ese momento nadie podría prever cómo se iban a comportar ni los motores ni el novedoso sistema de tracción mediante orugas. En cualquier caso, debían avanzar lo más posible con los trineos y cuando éstos se estropeasen –de lo que estaba seguro– seguir tirando ellos mismos de las cargas hasta 80o30’ S, donde establecerían un depósito y esperarían a los otros grupos.

Una nueva era en la exploración polar

Scott no confiaba demasiado en que este sistema pudiese serles de gran utilidad para su viaje al Polo, pero estaba seguro de su futuro y temía que si en esta ocasión fracasaban estrepitosamente nadie volvería a invertir en desarrollar mejores trineos a motor. Por el contrario, «a poco éxito que tengan –escribiría en su diario por esas fechas–, será suficiente para demostrar que tienen posibilidades y que pueden revolucionar el transporte en las regiones polares» (Scott, 2006: 306). Como en efecto ocurrió.

El 24 de octubre los trineos se pusieron en marcha. Durante los primeros días varios hombres de la base les acompañaron para ayudarlos a subir desde la superficie del mar congelado hasta la Barrera. Aunque también fueron de gran ayuda para sortear algunos

obstáculos en el camino hasta Punta Hut, especialmente cuando tuvieron que pasar sobre la dura superficie desnuda del hielo marino, donde las orugas de los trineos patinaban.

Cuando consiguieron subir a la Barrera, las orugas se afianzaban mucho mejor sobre la capa de nieve y los vehículos se movían con más regularidad. Sin embargo, eran prototipos y su avance estuvo jalonado por una serie de problemas que les obligaron a hacer continuas reparaciones, con las dificultades que implicaba trabajar con viento y a bajas temperaturas,

«y es que manejar metal en la Barrera con las manos –escribiría uno de los mecánicos– no es ningún plato de gusto» (Cherry-Garrard, 2008: 538). Además, la marcha era lenta hasta la desesperación, puesto que a su baja velocidad se unía el problema de que los motores se calentaban tanto que con sólo recorrer un par de kilómetros había que pararlos durante media hora para que se enfriaran. Luego, para ponerlos en marcha de nuevo había que calentar el carburador, porque si no la gasolina no se evaporaba y el motor no arrancaba.

No había pasado ni una semana desde la salida cuando uno de los motores tuvo una avería de tal magnitud que no pudieron hacer nada por repararlo y decidieron abandonarlo, redistribuir la carga y continuar, hasta alcanzar al día siguiente el campamento del *Desvío*.

Esa noche acamparon allí y un día después, tras de dejar una gran parte de la carga, principalmente comida para los caballos, continuaron adelante, pero no habían llegado a recorrer ni un par de kilómetros cuando el segundo de los trineos motorizados se detuvo para siempre. Habían logrado avanzar casi un centenar de kilómetros, una distancia decepcionante[e37] si se la compara con los casi 1300 kilómetros que les separaban del Polo, pero suficiente para poder asegurar que los vehículos motorizados terminarían desterrando al baúl de los recuerdos a los trineos de perros, de caballos y sobre todo a los tirados por hombres.

Acababan de abrir una nueva era en la exploración polar, pero los mecánicos que iban con ellos no supieron intuirlo, y sus diarios muestran un amargo desencanto: «Los trineos de motor han resultado un fracaso» (Cherry-Garrard, 2008: 539).

Scott inicia su larga marcha

El 1 de noviembre, precisamente el mismo día en que el segundo de los trineos se estropeó, se puso en marcha el segundo grupo: el de los

caballos. Después de todos los temores y preocupaciones de Scott, los diez caballos se encontraban en perfectas condiciones físicas para salir y tirar de los trineos el día previsto. Cada uno iba conducido por el hombre que lo había estado entrenando durante todo el invierno. Los años de organización y planificación iban a dejar paso a la realidad y Scott, consciente de que había llegado el momento de la verdad, esa noche terminaría las anotaciones en su diario con la siguiente frase: «Que sea lo que Dios quiera. Por nuestra parte, hemos hecho todo lo que estaba en nuestras manos para merecer el triunfo» (Scott, 2006: 311).

Puesto que habían distribuido suficientes provisiones en los depósitos, al igual que en el caso de Amundsen, los trineos iban a media carga. Sin embargo, ya desde el primer momento se puso de manifiesto que cada caballo tenía su propio ritmo de marcha y que era imposible hacerles caminar al unísono, por lo que se decidió dividirlos en tres grupos lo más acordes posible con sus velocidades. Así, los primeros en salir eran los más lentos, a los que pronto se bautizó con el nombre de «la flota del Báltico»; a las dos horas empezaba un segundo grupo de tres, en el que iba el caballo que cuidaba Scott; y finalmente, una hora más tarde, salían los más rápidos. De esta forma, todos llegaban al punto previsto para acampar más o menos al mismo tiempo.

Ese día, cuando llegaron a la antigua base del *Discovery* en Punta Hut, se dieron cuenta de que se les había olvidado la bandera de la Union Jack que les había dado la reina madre Alejandra para que la plantasen en el Polo Sur. Aprovechando la línea telefónica que habían instalado hacía unos días entre las dos bases para evitar que se repitiese la situación de unos meses atrás, llamaron para que se la llevasen y, cosas del destino, resultó ser el noruego Gran –el esquiador más rápido– el encargado de portar durante los primeros kilómetros de esa inmortal marcha la bandera británica que debería ondear en el Polo. A la mañana siguiente, Gran, con lágrimas en los ojos, les vio alejarse; a algunos para siempre.

Después escribiría: «En aquel momento casi maldije a Amundsen, por haberme complicado la vida» (Gran, 1984: 139). Sin lugar a dudas era plenamente consciente de que, de no haber existido la amenaza de sus compatriotas, en aquel momento él también estaría formando parte de ese grupo de hombres a los que sentía como sus compañeros.

Amundsen se interna en lo desconocido (3-16 de noviembre)

Mientras Gran veía cómo los británicos se alejaban y remontaban el borde de la Barrera, iniciando su auténtico viaje al Sur, a 700

kilómetros de distancia, en el interior de esa inmensa superficie helada, los noruegos se despertaban bajo los efectos de una tormenta de nieve, pero como las temperaturas eran relativamente cálidas, tan sólo 10 oC bajo cero, decidieron seguir avanzando. Al día siguiente el tiempo cambió y con un suelo cubierto de

nieve esponjosa los perros se lanzaron a una frenética carrera, que les hubiera llevado hasta su último depósito a 82o S de no ser porque les cerró la niebla, perdieron el camino y decidieron acampar para no correr el riesgo de pasar de largo el depósito.

A la mañana siguiente un sol radiante dispersó la bruma y se encontraron en un inmenso desierto blanco que hubiera sido totalmente plano de no ser por el pequeño promontorio de su depósito. Amundsen estaba emocionado y lo reflejan sus palabras: «Habíamos alcanzado la última avanzadilla de la civilización. Parecía que la victoria estaba medio ganada»

(Amundsen, vol. II, 2001: 26). Además tenía otro motivo por el que sentirse orgulloso: pese a la espesa niebla no se habían desviado más de cinco kilómetros de su ruta y, en caso de que el día anterior hubieran seguido, se habrían topado con la línea de banderolas que habían establecido a la altura de los depósitos, en sentido transversal a la marcha, precisamente para evitar pasárselos de largo.

Permanecieron allí durante un par de días para que los perros descansaran con comida en abundancia. Ya no tenían más depósitos por delante, luego toda la comida que fueran a necesitar para llegar desde allí hasta el Polo y volver la iban a tener que acarrear sobre sus trineos. En cierto sentido, para ellos el desafío comenzaba a partir de ese punto, pues se iban a internar en lo desconocido con una cantidad de provisiones que, como le pasó a Shackleton, decidiría la victoria o la derrota; preocupados, decidieron aumentar su ritmo de avance, pasando de los 25 a los 35 kilómetros por día, lo que les permitiría avanzar un grado de latitud hacia el Sur cada tres días en lugar de los cuatro que empleaban hasta ahora.

En la mañana del 6 de noviembre abandonaron su último depósito y volvieron a avanzar sobre un terreno que nunca antes había pisado el hombre. Pese a la incertidumbre que eso les provocaba, Amundsen no pudo evitar pensar en la seguridad de la ruta de regreso, y así la distancia entre mojones –que al principio fue de quince kilómetros y que luego, desde 81o S, había sido disminuida a nueve– ahora la volvió a reducir hasta los cinco kilómetros. Tres días después alcanzarían los 83o S, donde establecieron un nuevo depósito con

comida suficiente para que en el regreso cinco hombres y doce perros pudiesen proveerse hasta el depósito siguiente. Aquel mismo día la plana monotonía de la Barrera que les había rodeado durante casi 500 kilómetros se vio rota, como le había pasado a Scott en 1902, por la presencia de unas montañas al Oeste. Desde entonces, aunque ellos continuaban en dirección Sur, las montañas se veían cada día más y más cerca, hasta el punto de que ya podían empezar a darles nombres; lógicamente, el primer monte que divisaron, de unos 5000 metros, recibió el nombre de su respetado protector: Fridtjof Nansen.

Siguiendo el ritmo que habían establecido, en otros tres días alcanzaron los 84o S. Hasta ese momento se habían ido desplazando sin grandes dificultades por la superficie plana y sin final aparente de la Barrera, pero ahora ya no era sólo que las montañas del Oeste cada vez se encontraran más cerca, es que por el Este comenzaba a verse otra cadena montañosa

cuya dirección parecía que la llevaba a unirse con la primera. El cómodo avance hacia el Sur se les estaba terminando.

El código de honor de la exploración

Mientras daban a los perros un día de descanso, Amundsen consideró la situación. Esas cadenas montañosas le estaban cortando el paso al Polo, como le había ocurrido a Shackleton, y al igual que el británico tuvo que buscar un paso entre las montañas para atravesarlas, él también tendría que hallar un lugar por donde cruzarlas. Por un momento dudó si desplazarse 400 kilómetros hacia el Oeste y utilizar la ruta que ya había descubierto Shackleton, y que Scott pensaba utilizar: el glaciar de Beardmore, una auténtica autopista de doscientos kilómetros de longitud que suavemente le ascendería hasta la meseta polar, y desde allí, de nuevo rumbo al Polo.

Sin embargo, cuando decidió cambiar su objetivo del Polo Norte por el Sur también se dijo que aquélla era la ruta de los británicos, pues había sido descubierta por ellos y recorrida por ellos, aun a riesgo de sus vidas, y un código de honor le impedía aprovecharse de ella.

El Polo Sur estaba ahí, esperando al primer explorador que lo alcanzase, ya fuese británico o noruego; hasta que no llegase alguien, estaba abierto para todos. Él no creía en el, posiblemente excesivo, *fair play* que imperaba en la época, según el cual cuando un explorador anunciaba una expedición, los demás tenían que esperar a conocer los resultados que obtenía antes de comunicar un nuevo intento. No, él creía que la competencia era buena, pero de ahí a utilizar la ruta que

los británicos habían descubierto había una gran diferencia y sus principios le prohibían hasta pensar en saltársela.

Su decisión ya había sido tomada cuando escribió a Nansen desde Madeira: «No pienso seguir sus pasos» (Bomann-Larsen, 2006: 85), y en aquel momento, frente a las montañas, incluso viendo las dificultades que implicaba, estaba dispuesto a mantenerla: buscaría su propia ruta a través de las montañas, costase lo que costase. Sin lugar a dudas, esta decisión fue una prueba de la talla de Amundsen como hombre y como explorador, y así se la reconocería Cherry-Garrard –que en esos momentos iba con Scott camino del depósito de *La Tonelada*–, cuando años después escribió: «Está la cualidad de los grandes líderes que se pone de manifiesto al atreverse a acometer los grandes desafíos. Amundsen acometió uno muy grande cuando abandona la ruta hacia el Polo conocida y explorada por Scott y Shackleton y decide encontrar un nuevo camino entre las montañas para alcanzar la meseta» (Rosove, 2002: 176).

Una difícil decisión

Después de dejar en un nuevo depósito una cantidad de provisiones parecida a la que pusieron en el anterior, siguieron adelante. Según avanzaban el semicírculo de montañas que veían al Sur les «produce una impresión cada vez más inquietante» (Amundsen, vol. II,

2001: 33); además, al igual que le había pasado a Shackleton, a medida que se acercaban a las montañas la superficie de la Barrera, hasta entonces completamente lisa, se iba ondulando como consecuencia de la presión de las corrientes de hielo que las montañas descargaban sobre la llanura, y las grietas habían vuelto a aparecer. Al ritmo de avance ya habitual de unos 35 kilómetros diarios, alcanzaron en tres días los 85o S. Allí montaron otro depósito y continuaron al día siguiente.

Finalmente las montañas bloquearon su camino y tuvieron que decidir por dónde atravesarlas, pero antes planearon su estrategia. A diferencia de los británicos, que más o menos tenían una idea de las dificultades que iban a encontrarse en toda la ruta, con la excepción de los últimos 176 kilómetros que no pudo recorrer Shackleton, para los noruegos los casi 600 kilómetros que les faltaban eran del todo desconocidos y, aun así, se arriesgaban a hacer una estimación de las dificultades y el tiempo que iban a necesitar para superarlas. Prácticamente lo único que sabían con certeza es que se encontraban a 300

metros sobre el nivel del mar y que tenían que ascender hasta los 3000 metros de la meseta polar, pero cuánto tiempo iban a tardar y por lo tanto cuánta comida tenían que llevar era un completo misterio. Todo lo que podían hacer eran conjeturas. Después de considerar juntos el problema detenidamente, optaron por cargar con provisiones para sesenta días, que les debían durar para llegar al Polo y regresar al punto en el que estaban, y dejar allí el resto de la comida.

Al día siguiente tres de ellos se pusieron los esquís y se fueron a hacer una marcha de reconocimiento de la zona. Después de la inactividad del invierno y aunque ya llevaban casi 700 kilómetros recorridos, la realidad era que la gran mayoría de esta distancia la habían hecho dejándose arrastrar por los perros, por lo que la primera vez que tuvieron que esquiar sin ayuda y cuesta arriba les resultó mucho más duro de lo que habían supuesto. En cualquier caso, pese a no estar entrenados, lograron ascender a un punto situado a 1000

metros de altura. Con la ventaja de una perspectiva más elevada, y al igual que había hecho Shackleton cuando descubrió el glaciar Beardmore, lograron localizar un camino por donde comenzar la subida al día siguiente con los trineos. Mientras regresaban, Amundsen y Bjaaland decidieron acercarse hasta una pequeña cumbre sin nieve tan sólo por volver a tener la sensación de pisar sobre roca firme, pues desde que salieron de Madeira, y eso había sido hacía más de un año, no habían vuelto a pisar más que hielo. También aprovecharon la ocasión para tomar unas muestras geológicas y volvieron al campamento.

Mientras para ellos iba a comenzar el ascenso a las montañas, la parte más difícil y peligrosa de su viaje, en el otro extremo de la Barrera los británicos empezaban a internarse por una zona que ya conocían.

Scott comienza a moverse por la Barrera (3-16 de noviembre)

Consciente del largo camino que tenía por delante, Scott, al igual que había hecho Amundsen, empezó ejercitando suavemente a hombres y caballos para luego, ya más

entrenados, ir aumentando el ritmo. Así, los primeros días, con los caballos poco cargados, avanzaron con facilidad haciendo medias de cerca de 20 kilómetros diarios. Desde el principio volvieron a caminar por la noche, pues la superficie de la nieve estaba más dura y los cascos de los caballos no se hundían tanto, además de que durante el día el calor del sol les calentaba algo mientras descansaban. Pronto se

toparon con el primero de los trineos motorizados, que, abandonado y medio cubierto de nieve, ofrecía una imagen deplorable.

Dos días después vieron a lo lejos un punto negro y al llegar hasta él comprobaron lo que ya se temían: era el segundo de los trineos y parte de su carga. Scott se mostró desilusionado: «Es una pena, esperaba que las máquinas respondieran mejor sobre la Barrera» (Scott, 2006: 315). Sin embargo también fue consciente de lo que acababan de demostrar: «El sistema de propulsión es completamente satisfactorio» (Scott, 2006: 315). En el trineo, un mensaje del teniente Evans le informaba que seguirían adelante tirando ellos mismos de un trineo con una carga próxima a los cuatrocientos kilos hasta el punto acordado para el encuentro.

Continuaron avanzando por la noche con temperaturas de entre 20 y 30 oC bajo cero, que, comparadas con las que tuvieron el año anterior en el viaje para montar los depósitos, les parecían muy agradables, y así en sus diarios llegaron a hablar de «calor sofocante»

(Bowers, 1911-1912: 3). El día 9 de noviembre les alcanzaron Meares y Dimitri con los tiros de perros y los trineos completamente cargados de comida para los caballos. Puesto que éstos avanzaban todavía más rápido que el más veloz de los caballos, solían salir cuando ya todos llevaban un buen rato de marcha y acampaban cerca, pero no con ellos, para evitar que los perros asustasen a los caballos. Bastantes problemas tenían ya para controlarlos mientras les ponían y les quitaban los arneses como para añadir el que tratasen de huir despavoridos ante la siempre agresiva presencia de los perros.

A días calmos con un caminar agradable les sucedían otros de un frío viento que les golpeaba dolorosamente el rostro, o días aún peores en los que al caminar sobre un manto de nieve esponjosa se hundían hasta las rodillas en cada paso, convirtiendo el avance en un agotador martirio para hombres y caballos, a los que calzaron con las raquetas de nieve, pero esta vez sin ningún resultado eficaz. Entretanto, los tiros de perros se las arreglaban en todo tipo de condiciones meteorológicas sin grandes dificultades.

Mientras se movían por la Barrera, también señalizaban su ruta. Si bien no levantaban mojones específicos como hacían Amundsen y sus hombres, las paredes que construyeron para proteger a los caballos de los gélidos vientos del Sur cada vez que acampaban se convirtieron, en aquella planicie sin obstáculos, en claras referencias a seguir durante los viajes de regreso. Puesto que acampaban dos veces al día, una durante la comida y otra para dormir, sus señales jalonaban toda la

ruta distando entre ellas unos 10 kilómetros.

Una decisión siempre complicada

El día 15 de noviembre alcanzaron el depósito de *La Tonelada* donde encontraron otra nota del teniente Evans. Por la fecha en la que estaba escrita comprendieron que Evans y su grupo siguieron adelante a un ritmo endiablado: más de 50 kilómetros en dos días y medio.

Pese a que les llevaban delantera, Scott decidió darles a todos, hombres y animales, un día de descanso; desde ese punto las jornadas diarias serían más largas, unos 25 kilómetros, y cada caballo, en función de sus fuerzas, tendría que tirar de trineos que, después de cargar las provisiones del depósito, pesaban entre doscientos y trescientos kilos. El esfuerzo también sería superior para los tiros de perros, que transportaban entre los dos cerca de ochocientos kilos de forraje.

Al igual que le ocurriera a Amundsen, el grupo de Scott había alcanzado su depósito más avanzado, por lo que a partir de ese momento tendrían que cargar con ellos toda la comida y el combustible que necesitasen para llegar al Polo y para establecer los depósitos de provisiones que utilizarían durante el viaje de regreso. Y del mismo modo que Amundsen tuvo que estimar el número de días que emplearían en ese trayecto, ahora tenían que hacerlo los británicos, en particular decidir la cantidad de comida que llevarían para los caballos. Una decisión complicada, porque si llevaban demasiada y los caballos morían de frío y agotamiento antes de lo previsto, el forraje no les serviría para nada y habrían contribuido con una carga inútil a su desfallecimiento, pero si no llevaban bastante y los caballos eran capaces de aguantar más días de los que por su aspecto externo cabía estimar, les estarían condenando a morir de hambre. Y sin caballos, serían ellos quienes tendrían que empezar a tirar de los trineos.

Para complicar todavía más las cosas, estaban los perros. También tenían que considerar y decidir la cantidad de comida que llevarían para ellos. A diferencia de los noruegos, que tenían previsto ir matando a los perros más débiles para alimentar con ellos al resto, Scott pensaba mandarlos sanos y salvos de regreso a la base en cuanto hubiesen cumplido su misión, que a su vez dependería de la forma física en que se encontrasen. Por otra parte, siempre podrían utilizar la carne de los caballos para alimentar a los perros, aunque eso reduciría la que ellos mismos podrían consumir. Una complicada maraña de conjeturas, cálculos, equilibrios y decisiones que, como se

demostró en las semanas siguientes, no les salieron del todo bien.

Amundsen encara las montañas (17-24 de noviembre)

Para los noruegos comenzaba aquí la parte más complicada del viaje. Hasta llegar a este punto, y con la excepción de los primeros días donde por dos veces se metieron en zonas de grietas, el viaje por la Barrera no podía haber sido más cómodo y sencillo, aunque el esfuerzo había extenuado a los perros más débiles. Ahora se enfrentaban por una parte a la dureza física de subir y atravesar la cordillera, y por la otra al desafío que suponía lo desconocido. En el caso de los británicos, Shackleton les había señalado la ruta: el glaciar Beardmore, un camino largo y agotador, no exento de dificultades y peligros, pero del que

tenían la certidumbre de que les llevaría a la meseta polar. Para los noruegos todo era una completa incógnita. Debían encontrar un camino y seguirlo siempre con la incertidumbre de si esa ruta les llevaría finalmente a la meseta polar o se vería interrumpida por un obstáculo natural insalvable que les obligase a retroceder y, de nuevo, volver a empezar.

El día 17 de noviembre comenzaron el asalto. Amundsen dejó en el depósito una nota indicando por dónde iban a iniciar la ruta y su plan para el futuro. Sabía que no podía esperar ayuda, pero, como explorador que era, también sabía que tenía que dejar esa información. El primer día todo fue bien, la pendiente del glaciar por donde había decidido seguir no era muy pronunciada y los perros la subieron sin problemas, pudiendo recorrer unos 20 kilómetros y ascender unos 500 metros. Esa tarde, después de acampar, salieron dos equipos con esquís para reconocer la zona y seleccionar la mejor ruta para continuar. Al día siguiente comenzó el ascenso propiamente dicho. A diferencia del glaciar Beardmore, por el que pronto estarían subiendo los británicos, y que llevaba directamente desde la Barrera hasta la meseta polar atravesando toda la cordillera, en la zona por donde los noruegos tenían que atravesar las montañas no había un glaciar de esas características, como pronto iban a descubrir.

Una interminable y agotadora «montaña rusa»

Así, cuando coronaban un glaciar se encontraban con que delante de ellos se abría un pequeño valle que debían descender para elegir otro glaciar y, después de subirlo, encontrarse con lo mismo, un nuevo descenso antes de volver a comenzar otra ascensión.

Por si fuera poco, cada vez las pendientes de los glaciares eran mayores y, en ciertos pasos, se vieron en la necesidad de hacer tandas, es decir, poner doble equipo de perros en cada trineo, subir y luego retroceder con los animales para recoger el resto de los trineos. Y si las subidas de esas pendientes eran agotadoras, tanto para los perros como para los hombres que tenían que ayudar empujando los trineos en los pasos complicados, cuando llegaban arriba y tenían que bajar por el otro lado, los descensos eran tan peligrosos que tuvieron que recurrir al sistema de poner cuerdas alrededor de los patines a modo de frenos, para evitar que los trineos se acelerasen perdiendo el control y terminasen chocándose o arrollando a sus propios perros.

Al día siguiente comenzaron a subir por un glaciar tan inclinado y complicado que de nuevo tuvieron que hacer tandas para remontar la pendiente, y al que dieron el nombre de Axel Heiberg, uno de los patrocinadores principales de la expedición. Tuvieron suerte con el tiempo, aunque quizá demasiada, porque entre que caminaban a pleno sol y el esfuerzo que tenían que hacer, aunque iban muy ligeros de ropa, pasaron un calor sofocante:

«Sudábamos como si estuviéramos echando carreras en los trópicos» (Amundsen, vol. II, 2001: 49). La marcha fue todavía más agotadora porque todo estaba cubierto de una nieve tan blanda que los perros se hundían al avanzar.

Siguieron subiendo y subiendo hasta alcanzar cerca de los 2000 metros de altura, donde el panorama parecía tan complicado que decidieron acampar y no continuar hasta que un grupo no reconociese antes la zona y localizase una ruta medianamente transitable. El reconocimiento se convirtió en una dura marcha de varias horas con esquís, en la que ascendieron cerca de 1000 metros hasta llegar a un punto desde donde, por fin, consiguieron ver lo que tanto anhelaban. El regreso esquiando al campamento fue vertiginoso, impacientes por dar a sus compañeros la noticia de que al día siguiente estarían en la meseta polar.

Pero la dureza de las marchas pasó factura a la convivencia. Cuando uno está agotado también está más irascible y, si desde que comenzaron la marcha tuvieron que soportar el mal genio que parecía haberse apoderado de Amundsen, en esos momentos de dura ascensión el cansancio multiplicó su irritabilidad hasta el punto de que una ligera discusión con Bjaaland desembocó en un furioso altercado, que Hassel describiría en su diario como

«un pequeño ajuste de cuentas de Amundsen» (Bomann-Larsen, 2006:

107), quien terminaría echando a Bjaaland, al igual que antes a Johansen, y mandándole de vuelta a *Framheim*. Puesto que Bjaaland no entendía de navegación y no podía volver solo, Hassel le acompañaría en cuanto hubiesen terminado de subir las montañas y alcanzado la meseta.

De un golpe Amundsen quería librarse de los dos miembros del grupo que se mostraban más críticos a su liderazgo.

Parecía que la profecía de Johansen se iba a cumplir, y así habría sido de no ser porque Bjaaland se tragó su orgullo y pidió perdón a su jefe, solicitándole humildemente continuar con ellos. Amundsen dio marcha atrás a sus órdenes después «de dejar bien claro –como escribiría Hassel ese día en su diario– que no toleraría que volviesen a contradecirle»

(Bomann-Larsen, 2006: 107). Ni en el diario de Amundsen ni en su libro sobre el viaje aparecerá una sola palabra sobre este tema, al igual que tampoco apareció nada sobre Johansen. Para Amundsen estos problemas eran insignificantes en comparación con lo que estaban haciendo: conquistar el Polo.

Al día siguiente el tiempo era bueno: claro y luminoso, aunque la temperatura seguía siendo de 20 oC bajo cero. Las primeras pendientes eran pronunciadas y por un momento dudaron si tendrían que volver a hacer tandas, pero al final decidieron intentar la subida directamente. Los perros, como si entendiesen la confianza que se había depositado en ellos, tiraban con fuerza hasta que tenían que detenerse para recuperar el aliento, entonces era el turno de los conductores que debían ayudar a empujar unos trineos demasiado cargados para aquellas laderas. Poco a poco fueron ganando altura. Una breve parada para descansar y tomarse un chocolate caliente y nuevamente cuesta arriba. De las montañas cercanas llegaban, de cuando en cuando, los estruendos de los aludes, y Amundsen, entusiasmado con la rapidez con que estaban avanzando, con la que en cuatro días conseguirían lo que habían previsto que harían en unos diez, se permitió liberarse de la

tensión y referirse a las avalanchas en clave poética, escribiendo que las «montañas se estaban desprendiendo de sus mantos invernales para ponerse sus atuendos de primavera»

(Amundsen, vol. II, 2001: 57).

Según ganaban altura iban logrando una mejor perspectiva visual y

podían contemplar el espectacular panorama que se abría ante ellos. Así siguieron subiendo y subiendo, dispuestos a no cejar hasta no alcanzar la meseta. Finalmente las pendientes se suavizaron, la nieve en polvo desapareció y dejó en su lugar las marcas del viento, los conocidos *sastrugi*, una especie de olas talladas en el hielo, de extremos más afilados que un cuchillo, y donde cualquier caída o roce podía tener nefastas consecuencias. Pero ya nada les podía detener y los atravesaron alegremente. Se encontraban a casi 3500 metros y, por la referencia de Shackleton, estaban convencidos de que habían llegado a la meseta polar.

Llega el momento de *La Carnicería*

El resumen del día era extraordinario. Habían recorrido más de 30 kilómetros y ascendido cerca de 2000 metros. No podían estar más orgullosos y satisfechos de su esfuerzo y el de sus perros; sin embargo, cuando decidieron acampar la alegría no fue la protagonista de la tarde, puesto que con la llegada a la meseta polar era necesario reducir el número de sus animales para poder garantizar comida para todos ellos durante el resto de la marcha.

Según los cálculos, tenían que eliminar a veinticuatro perros.

Se seleccionaron los más débiles y llegó el momento que todos temían. El hecho de saber lo que debían hacer con semanas de antelación no suavizó para nada el trago que tuvieron que pasar. Todos eran conscientes de la ingrata tarea que tenían que llevar a cabo y nadie quiso pasar su obligación a otro, y así cada uno decidió matar personalmente de un disparo a sus propios perros, a los que había cuidado, entrenado, alimentado y con los que había jugado todo el invierno. En el interior de la tienda, Amundsen preparaba la cena con el hornillo a su máxima potencia, «esperando que el ruido no me dejara escuchar los disparos» (Amundsen, vol. II, 2001: 63). Una vez muertos, enseguida les sacaron las entrañas para que no se estropeara la carne y se la dieron a comer a los otros perros, pero éstos, como si supieran que procedían de sus compañeros, pese al hambre que tenían, durante un tiempo no la comieron. Esa noche, la cena en el interior de la tienda fue tristemente silenciosa.

En principio habían pensado dar un par de días de descanso a los perros, pero entró el mal tiempo y les obligó a permanecer allí encerrados durante cuatro jornadas. No tenían prisa y ahora disponían de abundante carne con la que alimentar a los dieciocho perros que habían quedado y comida para ellos mismos. Sin embargo, al quinto día de enclaustramiento y pese a que en el exterior la tempestad

todavía seguía soplando con furia, decidieron abandonar aquel siniestro lugar al que pusieron el elocuente nombre de *La Carnicería*.

Puesto que tenían que dejar un trineo, se vieron obligados a redistribuir toda la carga y

preparar un mojón para señalar dónde habían almacenado la carne de los perros para el regreso. Para señalizarlo mejor, utilizaron el trineo que iban a abandonar y, en el último momento, dejaron un esquí que se les había roto, un detalle aparentemente insignificante pero que luego tendría unas consecuencias que nunca hubieran podido imaginar. Mientras, el otro equipo de hombres que pugnaba por llegar al Polo todavía seguía caminando por la Barrera.

Scott bate su propio récord (17-29 de noviembre)

Mientras los noruegos ascendían las montañas, los británicos seguían caminando, día tras día, por un paisaje blanco y plano, sin ningún accidente geográfico donde fijar la vista. Una especie de apatía se fue apoderando de todos ellos y les hacía caminar mecánicamente, casi sin intercambiar palabras, pero etapa tras etapa el avance no cesaba y se iban cumpliendo las distancias establecidas.

El día 21 vieron delante de ellos un descomunal mojón de bloques de hielo; lo había construido el grupo del teniente Evans, que llevaba casi una semana esperándoles allí. Pese a ese tiempo de descanso, su estado general no era tan bueno como el de los recién llegados; en parte era lógico, puesto que estos últimos simplemente habían tenido que acompañar a los caballos que eran los que tiraban de los trineos, mientras que el grupo del teniente Evans llevaba muchos kilómetros tirando de un trineo cargado y comiendo las mismas raciones que sus compañeros. Dichas raciones habían sido preparadas para un consumo energético mucho menor: el de un hombre que sólo caminaba junto a su caballo. De hecho, los hombres de Evans reconocieron que habían pasado hambre, un primer indicio de que esas raciones no aportaban la energía que se consumía cuando se tiraba del trineo, algo con lo que estarían todos de acuerdo poco tiempo después.

En este punto de encuentro con el teniente Evans instalaron un depósito al que denominaron, de forma tan prosaica como la que utilizaba Amundsen, *Norte de la Barrera* o *Monte Hooper*, porque así llamaban al enorme mojón que habían construido y que era el nombre de uno de los marineros que más había contribuido a levantarlo. Desde ese emplazamiento y a todo lo largo de la ruta, Scott fue dejando depósitos cada 120 kilómetros que contenían una semana de

provisiones para cada uno de los grupos que iban a regresar escalonadamente de su viaje al Sur, lo que les permitiría alcanzar con cierta holgura el siguiente depósito.

Una desigual caravana

Por primera vez se habían reunido todos los participantes de la marcha: dieciséis hombres, diez caballos, veintitrés perros y trece trineos. A la mañana siguiente la logística del transporte se complicó aún más al añadirse el grupo del teniente Evans, que, puesto que tiraba de su propio trineo, tenía que salir el primero de todos ya que iba a menor velocidad.

Al llegar la noche los hombres se dividían en cinco tiendas. Una para los dos conductores de trineo, que acampaban aparte; otra para el grupo del teniente Evans; otra para los tres integrantes del «grupo del Báltico»; la cuarta para el segundo grupo de caballos, formado por Scott, Wilson y Cherry-Garrard; y la última para los cuatro conductores de los caballos restantes. Cada tienda era autónoma en la preparación de sus comidas, tanto al acampar como cuando hacían un descanso en mitad de la marcha. Además, de esta manera, cada grupo montaba su tienda cuando llegaba o la desmontaba cuando le había llegado el turno de salir, sin interferir en el ritmo de sus compañeros.

El estado de los caballos más débiles era lamentable, pero siguieron aguantando y se estableció una especie de competición con la expedición de Shackleton, dado que para Oates era un tema de orgullo no tener que sacrificar a su primer caballo antes del punto donde Shackleton mató al primero de los suyos. Tres días después sobrepasaron en más de 25 kilómetros ese lugar y el propio Oates se encargó de terminar con el caballo más agotado de un disparo de revólver. Quien más se alegró fue Meares, que llevaba días esperando poder dar de comer carne a sus perros, que ya comenzaban a necesitarla para reponer fuerzas.

Pero no sólo los perros disfrutaron de la carne de caballo, también los hombres dieron buena cuenta de ella, encontrándola «apetitosa y buena, aunque dura» (Cherry-Garrard, 2008: 577); además, para ahorrar combustible, se limitaron a medio cocinarla mientras preparaban el guiso de la cena. Aunque ellos no podían saberlo, eso fue lo mejor que podían haber hecho porque la carne semicruda les proporcionaba mayor cantidad de vitamina C, la mejor arma contra el escorbuto.

Al día siguiente mandaron de regreso a dos miembros del grupo del

teniente Evans, el mecánico Day y el marinero Hooper, con dos perros que no podían seguir el ritmo. Pese a que eran solamente dos para tirar del trineo, «sus aventuras para regresar fueron más divertidas que peligrosas, dado que los perros eran unos pícaros y hacían lo indecible para robarles la comida mientras éstos dormían» (Evans, 1961: 181).

Poco después establecieron el depósito Central de la Barrera, donde volvieron a dejar tres semanas de raciones para los tres grupos de regreso, lo que suponía una reducción de noventa kilos de la carga que transportaban. Puesto que, como es lógico, cada día que pasaba ellos mismos consumían comida, el peso que transportaban disminuía gradualmente. Sin embargo, pese a que cada vez los caballos tiraban de trineos más ligeros

–entonces pesaban poco más de doscientos kilos– y que no hacía tanto frío –la temperatura no descendió por debajo de los 30 oC bajo cero–, los caballos se iban agotando y pronto fue necesario matar a otro.

Finalmente el 29 de noviembre consiguieron pasar el punto más austral que habían podido alcanzar Scott, Shackleton y Wilson en 1902. Aunque en su diario Scott no anotó nada, es muy posible que en ese momento, viendo el numeroso grupo de hombres que le acompañaban y la compleja planificación que había organizado, recordase con un cierto cariño el ingenuo intento que habían hecho años atrás. Aquel oficial de la marina inexperto, con más voluntad que conocimiento polar, se había convertido en un explorador curtido y experimentado, que era capaz de enfrentarse al gran desafío de tratar de alcanzar el Polo Sur.

Como si la naturaleza también quisiese acompañarlos en la celebración, después de una semana de cielos encapotados y depresivos, ese día, de repente, el cielo se despejó y pudieron contemplar en toda su majestuosidad la gran cadena montañosa que corría paralela a ellos, que pronto se convertiría en un obstáculo que les cerraría el paso y que tendrían que atravesar con toda suerte de fatigas y penalidades. Pero en aquel momento todo eso estaba todavía lejos y la visión de los agrestes picos de las montañas «constituía un espectáculo verdaderamente prodigioso que les compensaba de los más de quinientos kilómetros de gris y monótona Barrera» (Cherry-Garrard, 2008: 573).

En todo el mes que llevaban de marcha el diario de Scott era un fiel reflejo de un estado de ánimo desalentado, al ver los padecimientos de hombres y animales y al sufrir los reveses del empeoramiento del tiempo, que implicaba nuevos retrasos. Sin embargo, ahora se

mostraba cautelosamente optimista: «Unas pocas marchas más y podremos estar seguros de que vamos a alcanzar nuestro objetivo principal» (Scott, 2006: 330), es decir el Polo.

Los mayores peligros de los noruegos

(25 de noviembre-3 de diciembre)

Después de permanecer cuatro días encerrados dentro de sus tiendas, los noruegos decidieron salir y continuar avanzando, aunque en el exterior todavía estaba por debajo de 25 oC bajo cero y seguía soplando una fuerte ventisca. Durante horas continuaron adelante, teniendo que guiarse exclusivamente por la brújula puesto que la furiosa nevada no les permitía ver nada. Todo fue bien hasta que, de repente, comenzaron a descender por una fuerte pendiente. Temiendo que sin visibilidad aquella ladera les precipitase en una grieta, decidieron acampar. Pese a la dureza del día, habían conseguido recorrer 20 kilómetros.

A las tres de la madrugada notaron que el sol había logrado abrirse paso entre las nubes que les envolvían y, conscientes de que tenían que aprovechar esa oportunidad, que podía

no durar mucho, para ver dónde se encontraban, se precipitaron fuera de la tienda.

Efectivamente, muy pronto la niebla volvió a bajar y cubrirlo todo, pero les había dado tiempo suficiente para decidir por dónde seguir y, una vez fijada en sus mentes la dirección, volvieron a sus sacos para descansar unas horas más.

Avanzando completamente a ciegas

A la mañana siguiente, después de poner frenos de cuerdas a los patines de los trineos, continuaron el fuerte descenso. Nevaba copiosamente y tampoco tenían visibilidad, aunque ahora iban tranquilos, puesto que sabían que al final de la pendiente no les esperaba ninguna sorpresa. Continuaron avanzando con los dos esquiadores que no llevaban trineo, Amundsen y Hassel, turnándose para hacer de liebre y favorecer el arrastre de los perros.

La superficie de la nieve era muy mala pero al final del día habían conseguido recorrer 30

kilómetros y alcanzar los 86o S.

Durante los dos días siguientes una espesa bruma les envolvió por completo. El comentario de Amundsen no podía ser más elocuente: «Niebla, niebla y otra vez niebla» (Amundsen, vol. II, 2001: 78). Pese al peligro que entrañaba caminar sin visibilidad por un terreno completamente desconocido, siguieron adelante. El riesgo no era sólo que no pudieran saber lo que les aguardaba unos metros por delante, sino que, como no veían por dónde iban, temían no poder reconocer la ruta en el regreso, y perderse en ese laberinto de glaciares y montañas sería el peor de los desastres porque no localizarían sus depósitos de provisiones, lo que equivaldría a una muerte cierta.

Por lo tanto, además de continuar levantando mojones para marcar la ruta, estaban muy pendientes de los breves períodos en los que la niebla se disipaba para hacerse una idea del paisaje y los montes circundantes, tratando de memorizarlos para el regreso. En uno de esos escasos momentos de visibilidad descubrieron que un glaciar les cerraba irremediablemente el paso. En aquel momento comprendieron que todavía no habían llegado a la meseta polar y que, además, durante los últimos días habían bajado 1000

metros de altitud, los cuales más pronto o más tarde tendrían que volver a subir.

A través de un glaciar diabólico

Al pie del glaciar montaron otro depósito con provisiones suficientes para una semana, lo señalizaron apilando bloques de hielo hasta los dos metros de altura y luego colocaron encima las cajas de color negro con la comida para que pudiera distinguirse más fácilmente.

Después, otra vez inmersos en la niebla, encararon el glaciar, el único camino transitable para seguir hacia el Sur. Al principio salvaron las fisuras sin dificultad, pero poco a poco se fueron internando en una maraña de grietas y hendiduras que se abrían por todas partes.

Todos ellos recordarían la travesía de este glaciar como la parte más difícil y peligrosa de toda la expedición.

Caminar sobre un glaciar nunca es una tarea sencilla. Si el viento y el sol han aventado y fundido la nieve de la superficie es posible descubrir parte de las grietas; incluso si el glaciar está cubierto de nieve, pero el tiempo es bueno, todavía es posible apreciar el cambio de color de la capa que cubre una grieta; sin embargo, cuando la niebla diluye los cambios

de color, incluso la parte más sencilla de un glaciar se convierte en un

constante peligro, especialmente para los perros y los trineos. Y aquél no era un glaciar como cualquier otro: su superficie estaba fracturada hasta tal punto que a veces parecía imposible poder continuar, y las grietas se hallaban cubiertas por puentes de hielo que amenazaban con derrumbarse si pasaban sobre ellos, precipitándoles a una oscuridad tenebrosa que parecía no tener fin. Además, para los noruegos iba a ser todavía peor, porque en el campamento de *La Carnicería*, al aligerar de peso los trineos, Amundsen, convencido de que ya habían llegado a la meseta, había tomado la decisión de abandonar allí un equipo fundamental para caminar sobre la superficie helada de un glaciar: los crampones. Sin ellos no sería posible empujar el trineo con eficacia y, todavía peor, un resbalón podía llevarles al fondo de una grieta.

Desde el comienzo fue un recorrido endemoniado. Durante horas y horas, Amundsen y Hassel buscaron y rebuscaron un camino practicable y seguro para sus compañeros. Al fin localizaron un paso muy estrecho y peligroso, pero el único practicable, al que llamaron «La Puerta del Infierno». Por él penetraron y continuaron con un ascenso que a cada momento parecía amenazarles con llevarles a un callejón sin salida. Tal fue el peligro, el esfuerzo y la frustración que experimentaron estos hombres acostumbrados a los glaciares, que no pudieron por menos que ponerle el merecido nombre de glaciar «del Diablo».

Durante varios días vagaron de un lado para otro buscando la forma de sortear los obstáculos, y el terreno era tan accidentado que incluso tenían dificultad para encontrar un sitio donde montar la tienda. El avance fue lentísimo y por cada kilómetro que se desplazaban en dirección Sur, tenían que recorrer una distancia diez veces mayor para salvar las dificultades. Si para todos fue una pesadilla, Amundsen estaba desesperado, ya que la marcha sin crampones era más lenta y la amenaza de un accidente que pusiese en peligro toda la expedición era constante. Incluso llegó a plantearse volver atrás a recogerlos, pero eso significaría perder un par de semanas, un tiempo demasiado valioso para él, que necesitaba por todos los medios llegar el primero al Polo. Las anotaciones de esos momentos dan fe de su estado de ánimo: «Un millar de pensamientos atravesaban mi mente, perder el Polo por una estupidez» (Bomann-Larsen, 2006: 108).

En varias ocasiones estuvieron al borde de la tragedia y solamente consiguieron superarla a base de profesionalidad y sangre fría: «Algunos lo llaman suerte» (Amundsen, vol. II, 2001: 87), escribiría impresionado por la presencia de ánimo y serenidad de sus compañeros. Un día, después de montar la tienda, uno de ellos salió a

buscar nieve para fundirla y preparar la cena. A escaso medio metro de la tienda descubrió un montículo que podía servirle, pero cuando lo golpeó con el hacha ésta se hundió y se quedó encajada; al forcejear para sacarla rompió el hielo y pudo ver cómo los trozos caían en una sima que parecía no tener fondo.

Acostumbrados al peligro, no hicieron más que unas cuantas bromas sobre lo ocurrido y, sin más, utilizaron el hielo que la cubría para hacer esa noche la cena.

En medio de la tensión y el agotamiento, en varias ocasiones la niebla se levantó y pudieron contemplar la cordillera oriental, hasta ahora totalmente desconocida, y poner sus nombres, Oscar Wisting, Helmer Hanssen, Olaf Bjaaland y Sverre Hassel, a los cuatro picos más importantes. Amundsen, al igual que haría Scott, se negó a dar su nombre a ningún accidente geográfico.

Cuando el suelo se convierte en una trampa mortal

Poco a poco fueron ascendiendo. El 1 de diciembre, pese a que a las dificultades del terreno se unió un temporal de nieve y viento, lograron avanzar casi 25 kilómetros. A la mañana siguiente el temporal no amainó y decidieron permanecer en la tienda unas horas más hasta que pasase, pero no fue más que una mejoría pasajera y, después de recorrer escasamente cinco kilómetros, tuvieron que volver a acampar cuando la temperatura descendió por debajo de los 20 oC bajo cero. Por fin al día siguiente pudieron seguir; ya parecía que habían superado todas las trampas del glaciar y que ahora sí estaban a punto de llegar a la meseta polar, puesto que volvían a encontrarse a 3000 metros de altitud, cuando, al atravesar lo que parecía un inocente valle helado, uno de los patines de un trineo se hundió. Todos sabían lo que eso significaba pero ni en sus peores pesadillas podrían haber imaginado dónde se habían metido.

Lo que parecía una superficie normal de hielo, realmente no era más que una costra helada que se elevaba un metro sobre una nueva superficie de nieve en polvo que en principio pensaron que tendría poco espesor y que descansaría sobre hielo firme, por lo que la caída, en caso de que se rompiese la capa superior, no les pareció demasiado peligrosa. Sin embargo, poco después uno de ellos rompió la costra y se precipitó sobre la nieve en polvo, donde se hundió y hundió sin tocar fondo, salvándose tan sólo porque consiguió agarrarse a la cuerda del trineo. Aquella experiencia puso en evidencia que aquel terreno, en apariencia inofensivo, podía ser incluso mucho más peligroso que todo lo anterior. Así, durante un rato, experimentaron la

desagradable sensación de escuchar cómo el suelo sonaba a hueco y crujía bajo sus pies, por lo que denominaron al lugar «El Salón de Baile del Diablo».

Por suerte el paso por aquel paraje no fue muy largo y pronto comprendieron que había sido el último obstáculo que les habían puesto las montañas. La superficie mejoró e incluso la encontraron cubierta con una capa de nieve por la que perros, trineos y esquiadores se movían sin dificultad. Se encontraban cerca de los 87o S y a una altitud ligeramente superior a los 3000 metros: habían alcanzado la meseta polar. Consiguieron superar los grandes obstáculos y frente a ellos se abría una llanura que se extendía hasta el mismísimo Polo Sur.

Menos de 350 kilómetros y sería suyo.

Los británicos llegan al pie de las montañas

(30 de noviembre-4 de diciembre)

Aunque Scott, ni siquiera en la intimidad de su diario, hizo referencia alguna a los noruegos, era evidente que tenía que preguntarse dónde estarían. Siempre estuvo seguro de que, por culpa de los caballos, saldría después que Amundsen, y de que con perros su contrincante podría moverse sobre la Barrera con mayor rapidez que él. También estaba convencido de que los noruegos, con independencia de dónde hubieran puesto su base, atravesarían la Barrera en dirección al glaciar Beardmore para, siguiendo la ruta descubierta por Shackleton, atravesar las montañas, ascender hasta la meseta polar y desde allí encaminarse al Polo. Por lo tanto, según se iban acercando a las montañas y se dirigían al pie del glaciar Beardmore, aumentaba su ansiedad por ver si los noruegos ya se le habían adelantado.

Después de batir la vieja marca de la expedición del *Discovery*, los británicos siguieron avanzando un par de días más por un terreno difícil, donde los caballos se hundían hasta las rodillas y se encontraban cada vez más agotados, pese a que las cargas de las que tiraban eran cada vez más ligeras. El 1 de diciembre, mientras los noruegos pugnaban por atravesar el glaciar del Diablo, ellos establecieron el depósito *Sur de la Barrera*; como en los casos anteriores, se encontraba a 120 kilómetros del anterior y consistía en una semana de provisiones para el regreso de los dos grupos de apoyo y el del Polo. En referencia al depósito, Bowers comentaría que a la vuelta, con los trineos prácticamente vacíos, esa semana de provisiones les permitiría recorrer sin dificultades hasta 180

kilómetros: «Es casi seguro que no nos faltarán provisiones, si todo va bien» (Cherry-Garrard, 2008: 574). Poco podía imaginarse que tenía razón cuando añadió la última frase, ya que «todo» no iba a ir bien.

Escasos de forraje

Desde donde se encontraban hasta «El Portillo», como había llamado Shackleton al punto por donde se podía acceder al glaciar para iniciar su ascenso, quedaban 80 kilómetros, una distancia que pensaban que podrían recorrer en los tres días siguientes. Puesto que se hallaban escasos de forraje para los animales, decidieron sacrificar el tercero de los caballos.

El encargado de tan desagradable labor era Oates, que hasta ese momento siempre lo había hecho limpiamente de un disparo en el cerebro, pero en esa ocasión, tal vez porque se trataba de su propio caballo, algo sucedió y el animal, con una bala alojada en la cabeza, corrió hacia el campamento repartiendo coces y mordiscos hasta que pudo ser rematado.

Al día siguiente la marcha fue penosa. Estuvo nevando copiosamente y los caballos se hundieron una y otra vez en una nieve muy blanda. Pese a todo hicieron la distancia establecida, alcanzando los 83o S, una latitud a la que Amundsen había llegado tres semanas antes. Cuando acamparon sacrificaron a otro de los caballos: con su carne podrían alimentar cuatro días más a los perros, que estaban en excelentes condiciones físicas y a los que cada vez se les cargaba con más peso.

En su diario, Scott reflejaría sus planes de matar al día siguiente otro caballo más y de esa manera poder disponer de alimento suficiente para los cinco restantes durante otros tres días. Igualmente, se quejaría de que mientras que Shackleton tuvo un tiempo magnífico hasta el día 15 de diciembre, él no había corrido tanta suerte: «Los días de buen tiempo han sido, y con mucho, la excepción, sin embargo –añadió orgulloso– todavía no hemos perdido una sola jornada» (Scott, 2006: 335). Poco podía imaginarse que las circunstancias siempre tienen una curiosa capacidad para poder ir todavía a peor y que aquello no era más que el preámbulo de un tiempo infernal.

Pese al mal tiempo siguen avanzando

Desde que empezaron a matar a los caballos, incorporaron su carne a su propia dieta: «La carne de los caballos nos sienta bien y nos acostamos muy satisfechos», comentaría uno de ellos (Cherry-Garrard,

2008: 577). Sin lugar a dudas fue un buen complemento ya que desde hacía días estaban empezando a sentir el hambre, en especial los que tenían que tirar ellos mismos del trineo, y en particular el teniente Evans y Lashly, uno de los suboficiales, que llevaban haciéndolo desde que se estropeó el segundo de los trineos motorizados. Ellos tenían mucho más desgaste físico que el resto de sus compañeros, que si bien ayudaban a los caballos cuando éstos se trababan, no tenían que arrastrar continuamente el pesado lastre de un trineo cargado.

Al día siguiente, 3 de diciembre, se levantó un temporal de viento y nieve que les retuvo toda la mañana en las tiendas: «Es el viento más fuerte que he tenido aquí en verano» (Scott, 2006: 336). En cuanto amainó y volvió a aparecer el sol, decidieron ponerse en marcha, pero

nuevamente el cielo se cubrió, comenzó a nevar y el viento hizo acto de presencia. Sin apenas visibilidad Scott y Bowers abrían la marcha y mantenían la dirección con la única ayuda de la brújula. «De repente hemos topado con la tienda de avanzadilla –anotaría Bowers–, han acampado porque les resultaba muy difícil orientarse con este tiempo tan malo» (Cherry-Garrard, 2008: 578). Todavía siguieron avanzando, hundiéndose hombres y animales en la nieve hasta recorrer unos 20 kilómetros, «bajo unas condiciones simplemente horribles» (Scott, 2006: 336).

De nuevo, a la mañana siguiente, una fuerte ventisca les impidió salir de las tiendas. Ante esta sucesión de mal tiempo, que tanto contrastaba con los inmejorables días que había tenido Shackleton, Bowers escribió en su diario: «O ellos tuvieron una primavera excepcionalmente buena o nosotros la estamos teniendo extraordinariamente mala, hasta el punto de que los marineros ya están preguntándose quién de todos es el gafe» (Bowers: 37).

De repente, ese mismo día el tiempo cambió como por ensalmo: el viento cesó, la niebla se dispersó y ante ellos se ofreció un espectáculo de montañas que nunca hubieran podido imaginar. Justo delante tenían el monte Esperanza, al que Shackleton había subido para poder ver la ruta a seguir. Inmediatamente se pusieron en marcha y consiguieron hacer otros 20 kilómetros, acampando a otros tantos de El Portillo, el único punto por donde acceder al glaciar Beardmore.

Después de tantos problemas y dudas, Scott comenzaba a vislumbrar que lo tenía al alcance de la mano y una línea de cierto optimismo se reflejaría en su diario: «Mañana podemos alcanzarlo con bastante facilidad» (Scott, 2006: 337). Su alegría no era para menos; pese al daño que el mal tiempo había infligido a sus caballos, estaba

convencido de que todavía estaban en condiciones mucho mejores que los de Shackleton cuando llegaron a ese punto, y que aún podrían seguir varios días más si tuvieran comida para ellos. También estaba orgulloso de los perros, que «están, simplemente, espléndidos» (Scott, 2006: 338), aunque se encontraban hambrientos y esa noche tuvieran que sacrificar a otro de los caballos para alimentarlos.

Tras las quejas sobre el mal tiempo que había sembrado en su diario, parecía que su esperanza de que la suerte se volviera a su favor se había hecho realidad. Sin embargo, aquella mejoría fue efímera y al día siguiente un violento temporal se abatió sobre ellos, barriendo de un plumazo toda su programación y su optimismo.

Amundsen bate la marca de Shackleton (4-7 de diciembre)

Después de la dureza y de los peligros que pasaron mientras ascendían por el glaciar del Diablo, así como de la tensión que soportaron en su delicado paso sobre el Salón de Baile del Diablo, la llegada a la meseta polar supuso un considerable respiro para hombres y perros. Lentamente se fueron alejando de las montañas hasta dejar de verlas y encarar una

extensión helada sin límites en cualquier dirección. El 4 de diciembre avanzaron 40

kilómetros y sobrepasaron los 87o S. Ya se encontraban a poco más de 300 kilómetros del Polo y, aunque ellos no podían saberlo, en aquel momento los británicos se hallaban a más del doble de esa distancia.

Al día siguiente una tempestad de viento volvió a poner en movimiento la nieve recién caída que cubría el suelo y, poco después, se complicó aún más con una copiosa nevada que redujo la visibilidad al mínimo. Sin embargo, nada parecía poder detenerles; el viento del Norte que les golpeaba en la espalda favorecía su avance, o al menos evitaba que los cristales de hielo y nieve les impactasen en la cara, y, convencidos de que sobre la meseta ya no iban a encontrar grietas que se les pudieran tragar, siguieron adelante a buen ritmo. Al principio recurrieron de nuevo a que uno de ellos hiciera de liebre para animar a los perros a alcanzarle, pero pronto se encontraron con que el viento había formado olas de hielo sobre la superficie, los lacerantes y peligrosos *sastrugi* que, sin visibilidad, hacían que los esquiadores chocasen con ellas e incluso llegasen a hacerles caer.

Una difícil navegación

Al final no cejaron en su empeño y era Helmer-Hanssen quien, como

siempre, abría la marcha; en tan difíciles condiciones, se encargó de mantener a su tiro de perros en movimiento, mientras con la brújula dirigía la comitiva en la dirección correcta: siempre hacia el Sur geográfico. Algo nada sencillo, dado que las irregularidades de la superficie hacían que el trineo saltase sin cesar y con cada salto la aguja de la brújula oscilaba de un lado para otro con gran virulencia. La mayor parte de las veces, antes de que volviera a orientarse en la dirección que le marcaba el campo magnético[38], un nuevo golpe la volvía a hacer girar locamente. Y así durante los 40 kilómetros que recorrieron ese día.

A la mañana siguiente el tiempo continuó igual, aunque la superficie del terreno fue mejorando gradualmente hasta que las irregularidades desaparecieron y de nuevo uno de los esquiadores, por turnos, se puso delante del primer trineo para que los perros le siguiesen. Al final del día pasaron los 88o S; llevaban una marcha imparable y, después de recorrer una distancia similar a la del día anterior, acamparon. Esa noche, dentro de la tienda, al observar que la temperatura de ebullición del agua era exactamente la misma que la del día anterior[39], comprendieron que por fin habían llegado a la parte más alta de la meseta polar: 3400 metros sobre el nivel del mar.

El 7 de diciembre continuaron su marcha con un tiempo similar al de los días anteriores.

Sabían que iba a ser una jornada muy especial puesto que pasarían la latitud más al Sur alcanzada hasta entonces, el récord de aproximación al Polo Sur que Shackleton había establecido hacía tres años. Por eso habían dejado a mano la bandera noruega de seda que pensaban llevar izada en el trineo desde ese punto, como pública demostración de que estaban haciendo algo que nadie hasta ese momento había logrado.

Todos se encontraban animados con esta perspectiva. En cuanto a los perros, aunque seguían tirando con fuerza, ya comenzaban a manifestar los efectos del cansancio y tenían, pese al medio kilo de *pemmican* que les daban al día, un hambre tremenda, hasta el punto de que, al acampar, los hombres se veían obligados a meter dentro de la tienda cualquier cosa que fuera de cuero porque se la comían. Hacia el final de la mañana la niebla comenzó a disiparse y, por primera vez en tres días, pudieron ver a varios kilómetros de distancia.

Poco después, antes del mediodía, como parecía que estaba despejando, pararon para prepararse y medir, con ayuda del sextante, la altura del Sol sobre el horizonte, lo que les permitiría calcular con

precisión la latitud, es decir su posición con relación al Polo. Desde hacía casi una semana no habían visto el disco solar y por lo tanto no sabían con exactitud dónde se encontraban, tan sólo tenían una estimación basada en la distancia recorrida, que obtenían de los cuentakilómetros de los trineos, y del rumbo que habían seguido cada hora de marcha, cálculos que llevaba el navegante: Helmer-Hanssen. Dicho método, que recibía el nombre de navegación «por estima», podía no ser demasiado preciso cuando el terreno era accidentado o cuando los registros no se llevaban bien. De ahí la importancia de realizar una observación directa al Sol.

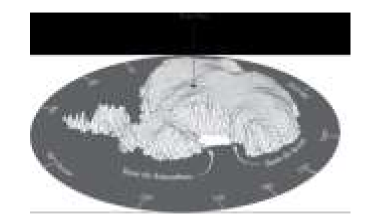
Por fin saben dónde se encuentran

Consiguieron ver el Sol durante unos minutos, los suficientes para hacer las observaciones y enfrascarse en una sucesión de cálculos y operaciones matemáticas para determinar el punto exacto en el que se encontraban. Finalmente obtuvieron el resultado: 88o16’ S, que coincidió hasta el minuto de latitud con la posición que Helmer-Hanssen había calculado por el sistema que no era considerado más que estimativo.

Aquella coincidencia de valores tranquilizó a Amundsen. Las amargas y escandalosas discusiones entre Cook y Peary por reivindicar quién había llegado al Polo Norte le hacían temer que, si no tenían una medida precisa de la latitud alcanzada, los británicos también pudieran cuestionar su logro. Después del experimento que acababan de realizar, podía estar seguro de que, aunque no volvieran a ver el Sol y tomar de nuevo una medida exacta, los cálculos de Helmer-Hanssen no contendrían un error superior a un «minuto» de arco, es decir un par de kilómetros.

Después de comer algo siguieron avanzando. Helmer-Hanssen de nuevo le pidió a Amundsen que fuera delante de los perros. Tras recorrer varios kilómetros, cuando éste se encontraba esquiando sumido en sus pensamientos, unos gritos le hicieron pararse y se volvió rápidamente: «Me siento incapaz –escribiría más tarde– de expresar los sentimientos que conmovieron mi espíritu en aquel momento. Todos los trineos se habían detenido y en el primero ondeaba la bandera noruega...». Entonces lo comprendió: «Habíamos cruzado los 88o23’ S y nos encontrábamos más al Sur que ningún ser humano jamás hubiera estado.

Ningún otro momento del viaje me ha conmovido más que éste. Las lágrimas afloraron a



mis ojos, y por mucho que lo intenté, no pude detenerlas. Aquella bandera desplegada al viento tenía un algo mágico superior a mi voluntad. Por fortuna me hallaba algo alejado de mis compañeros y tuve tiempo de serenarme antes de reunirme con ellos. Nos felicitamos efusivamente y nos dimos un fuerte apretón de manos... no continuamos adelante sin antes rendir nuestro mayor tributo de admiración al hombre que, junto a sus valientes compañeros, había plantado la bandera de su país infinitamente más cerca de su objetivo que ningún otro de sus predecesores. Por eso el nombre de sir Ernest Shackleton figurará siempre grabado a fuego en la historia de la exploración antártica. El valor y la tenacidad pueden hacer milagros, y en nadie como en Shackleton se han aunado estas virtudes»

(Amundsen, vol. II, 2001: 114).

Representación tridimensional de la Antártida. La componente vertical está a una escala diferente para resaltar la orografía

Evidentemente, nadie podía valorar mejor que ellos la proeza de Shackleton. Mientras tanto, al pie del glaciar Beardmore, el mal tiempo se cebaba sobre los británicos deteniendo su avance durante unos días que se les hicieron eternos.

Scott, atrapado por un temporal (5-9 de diciembre)

Si en los últimos días el mal tiempo parecía descargar una y otra vez sobre los británicos dificultando su marcha, nada fue comparable a la tormenta que les atrapó en las inmediaciones del glaciar. La mañana del 5 de diciembre les sorprendió con un furioso temporal, con vientos próximos a los cien kilómetros por hora[40], acompañados de tal nevada que sólo con permanecer fuera un par de minutos regresaban cubiertos de nieve de la cabeza a los pies. Pronto los trineos desaparecieron bajo el manto blanco y los pobres caballos quedaron completamente cubiertos por una costra de hielo y semihundidos en la nieve.

Por si la situación no fuera bastante grave, la temperatura subió y

subió hasta llegar a los cero grados, entonces la nieve que caía en polvo se transformó en una especie de lluvia de grandes copos semiderretidos que en cuanto tocaban cualquier superficie libre de nieve se fundían. Un hilillo de agua comenzó a entrar en las tiendas deslizándose por los palos y mojando todo lo que encontraba a su paso, hasta que el frío del suelo transformaba el agua en hielo, listo para volver a licuarse en cualquier momento.

Según pasaban las horas y se mantenían esas temperaturas tan altas, la situación se hacía cada vez más angustiosa. En el exterior, todas las provisiones y los equipos que llevaban los trineos estaban mojados, y en el interior de las tiendas era todavía peor, pues el calor de los cuerpos había derretido superficialmente el hielo sobre el que éstos se asentaban, formando pequeñas bañeras adonde se dirigía el agua que, antes de volver a congelarse, empapaba todas las prendas de abrigo y sus preciados sacos. Pronto las tiendas, todo lo que había dentro e incluso ellos mismos estaban completamente calados. Scott no podía dar crédito a lo que les estaba sucediendo y se preocupó con razón por lo que podía pasarles en un futuro próximo: «Si viene una ola de frío antes de que tengamos tiempo para secarlo todo, vamos a pasarlo muy mal» (Scott, 2006: 339).

Los días transcurrieron sin cambios. La comida de los caballos se estaba agotando e incluso la de ellos, y tuvieron que empezar a utilizar las raciones que reservaban para la subida al glaciar. Mantenerse inactivos y confinados en la estrechez de las tiendas durante días y días fue una dura experiencia para todos, pero a Scott aquella espera le carcomía más que a nadie por las consecuencias que esta demora podía tener sobre sus planes. El comentario que escribió en su diario habla por sí mismo: «¡Qué inmensa paciencia hace falta para estas ocasiones!» (Scott, 2006: 339).

Normalmente esas tormentas solían durar tres días y todos esperaban con ansiedad que así fuese, pero pasó el tercer día y llegó el cuarto y todo siguió igual. En cualquier caso, hubo una pequeña mejoría del tiempo y la aprovecharon para comprobar si podían seguir avanzando, pero tuvieron que desistir en cuanto vieron cómo uno de los caballos, al que obligaron a avanzar, se hundía en la nieve hasta el vientre, y la nieve acumulada en los ventisqueros tenía la altura de un hombre. No obstante, dados los indicios de mejora, se prepararon para el día siguiente. Su preocupación eran los caballos; después del frío y de la falta de comida de los últimos días nadie pensaba que pudieran seguir adelante salvo Oates, que opinaba que podrían aguantar otra marcha más, pero, eso sí, sólo si tuviera lugar al día siguiente.

Asumir lo inevitable

Tal y como pensaban, al día siguiente, 9 de diciembre, el tiempo por fin mejoró y la expectación aumentó por ver qué podían hacer los caballos. Estaban exhaustos por el esfuerzo de cinco semanas de marcha, hambrientos por apenas comer en los últimos días y anquilosados por la inmovilidad, y la superficie por la que tenían que caminar no podía ser peor. Los pobres animales se hundían en la nieve y no parecían dispuestos ni a intentar moverse. Durante un buen rato los hombres tiraron de ellos hasta que pusieron las raquetas a uno de los caballos y éste fue capaz de abrir la marcha, seguido mansamente por sus extenuados compañeros.

Tan visible era su estado de total aniquilamiento que en todo el día no se atrevieron ni a parar, pensando que si se detenían ya no serían capaces de volver a ponerlos en marcha.

Así, con unos caballos que no pensaban que aguantarían ni una hora, consiguieron avanzar durante once horas, en las que recorrieron unos 12 kilómetros, los suficientes para quedarse a unos tres kilómetros del desfiladero al que Shackleton llamó El Portillo, donde instalaron el campamento. Por fin habían llegado al glaciar Beardmore.

Esa noche no tuvieron más remedio que asumir lo inevitable y el estampido del revólver de Oates les hizo saber que, uno a uno, su compañero había terminado con la vida de aquellos fieles animales a los que todos, pero especialmente él, habían dedicado un año entero de su vida. Cuando terminó con tan ingrata tarea, primero Wilson y luego Scott le agradecieron todos sus esfuerzos y le felicitaron por su magnífica labor con los caballos, pues había permitido que llegasen hasta allí. Como si un vínculo inmaterial uniese a ambas expediciones, también los británicos, horrorizados por lo que habían tenido que hacer, llamaron a ese campamento *La Carnicería*.

El último depósito de Amundsen (8-13 de diciembre)

Después de hacerse unas fotografías en aquel punto singular del viaje, en el que habían superado la marca de Shackleton y que les ponía en la recta final del Polo, los noruegos todavía seguirían adelante unos kilómetros más. El tiempo había ido mejorando y cuando acamparon los rayos del sol calentaban el interior de la tienda, de tal manera que, aunque en el exterior la temperatura era de 20 oC bajo cero, dentro hacía un calor sofocante.

Allí decidieron dar a los perros un día de descanso ya que, pese a

todas las preocupaciones de Amundsen, era evidente que iban por delante de los británicos. Scott, según los planes que había hecho públicos en Londres antes de la expedición, tenía previsto llegar al Polo el 22 o el 23 de diciembre, luego les llevaban al menos dos semanas de delantera. También acordaron aprovechar la pausa para montar su último depósito y aligerar los trineos para los días que les quedaban de marcha. Aunque el tipo de nieve no era el más adecuado para

cortar bloques, finalmente consiguieron hacer un buen montón sobre el que dejaron más de cien kilos de comida y equipos.

De nuevo su obsesión por la seguridad

Señalizaron el depósito con su ya clásico sistema de establecer una línea de marcas en dirección transversal a la marcha. Como ya no disponían de cañas de bambú, cada cien pasos clavaron un trozo de madera negra que consiguieron desarmando y partiendo en trozos las propias cajas de provisiones. Un total de ciento veinte de estas improvisadas señales cubrían la línea, sesenta a cada lado del depósito, es decir una hilera de unos doce kilómetros de longitud. Por si esto no fuera suficiente, a todas las maderas de un lado les ataron un trapo también negro en el extremo, mientras que a las del otro lado no, de esta manera, incluso con las peores condiciones de visibilidad, en cuanto localizasen una de las maderas ya sabrían en qué dirección se encontraba el depósito. Además, de ahí en adelante volvieron a construir mojones de nieve, esta vez separados cuatro kilómetros, para facilitarles la ruta hasta el depósito durante el viaje de regreso.

Cualquiera podría pensar que con esto Amundsen ya estaba tranquilo, pero no. Un depósito siempre es el eslabón más débil de una cadena y, en caso de perderlo y pasar de largo, podría colocarles en una situación muy delicada. En cierta manera eso era lo que siempre les había pasado a los expedicionarios británicos, tanto a Scott como a Shackleton, que en sus anteriores intentos de alcanzar el Polo llegaban a cada depósito apurando al límite las provisiones, de tal forma que perder uno de ellos habría conducido a una tragedia. Por eso los noruegos decidieron continuar adelante cargando con treinta días de provisiones en los trineos. Suficiente comida como para llegar hasta el Polo y, de regreso, alcanzar no el depósito que acaban de montar, sino incluso el que habían hecho al pie del glaciar del Diablo.

El 9 de diciembre volvieron a ponerse en marcha. El tiempo seguía siendo bueno y la visibilidad excelente. Durante la última gran tormenta que tuvieron al subir el último glaciar, varios habían sufrido

serias congelaciones en una parte de la cara a causa del viento que les azotaba ese lado; ahora, con el relativo calor de los últimos días, aquellas zonas, ya de por sí dolorosas, se habían ulcerado y destilaban un líquido purulento, donde la más mínima brisa les incrementaba el dolor. Pero esas nimiedades ya no parecían importarles, puesto que ahora sí que estaban seguros de tener el Polo al alcance de la mano.

La difícil tarea de controlar la ansiedad

Los siguientes días estuvieron marcados por un ritmo en la marcha cuando menos sorprendente. El tiempo se mantenía bueno, la planicie parecía no tener fin en ninguna dirección y estar libre de peligros, sin embargo ellos avanzaban con una parsimonia difícil de imaginar, haciendo poco más de 25 kilómetros por día. Sin lugar a dudas estaban

preocupados por la posibilidad de que los británicos en el último momento les pudiesen adelantar, pero la profesionalidad del explorador se impuso sobre una impaciencia que cualquiera hubiera podido comprender, y mantuvieron un ritmo constante y relativamente lento para no agotar a sus animales. Eran conscientes de que se encontraban a más de 3000

metros de altura y la menor densidad del aire hacía que llegase menos oxígeno a los pulmones, y en definitiva a la sangre, lo que provocaba, a igual esfuerzo físico, un cansancio considerablemente mayor que a nivel del mar.

También aprovecharon para, cuando les era posible, tomar medidas de su posición respecto al Sol y, como si se tratara de un juego, comparar la latitud así calculada con la obtenida por la navegación «por estima» de su compañero Helmer-Hanssen. Los resultados siguieron sorprendiéndoles porque la diferencia entre los dos métodos era siempre inferior a los dos kilómetros, y en algunos casos de tan sólo uno. El día 10 de diciembre sobrepasaron los 89o S de latitud, y seguían imparables su avance. El Polo ya sólo estaba a unos 100 kilómetros de distancia.

Los últimos días pasaron muy despacio; las temperaturas siguieron rondando los 25 oC bajo cero, que permanecían casi estables porque el Sol estaba todo el día y toda la noche sobre sus cabezas sin apenas modificar su altura sobre el horizonte. Desde que pasaron el récord de latitud de Shackleton habían notado cómo la meseta polar iba disminuyendo muy suavemente su altitud, por lo que el Polo no se encontraba justo en la parte más elevada sino por el otro lado, según

la dirección de su marcha. Por fin pasó el día 13 y, bajo una ligera nevada, a 89o45’ S, a menos de 30 kilómetros del Polo, acamparon.

Se acerca el gran momento

Poco pudieron dormir aquella noche. Llevaban casi dos meses de dura marcha en la que en bastantes ocasiones se habían jugado la vida; había transcurrido casi un año desde que llegaron a la Antártida y más de año y medio desde que salieron de sus casas. Habían sufrido y padecido mucho en este tiempo, pero también estaban viviendo una experiencia inolvidable y, al día siguiente, cuando alcanzaran el Polo, les haría inmortales. ¿Quién podría pensar en dormir en esos momentos?

Por fin llegó la mañana más esperada y comenzaron a prepararlo todo. Amundsen recordaría luego: «Creo que tomamos el desayuno más rápido que de ordinario y que también estuvimos fuera de la tienda, con todo listo, antes que otras veces» (Amundsen, vol. II, 2001: 120). Tratando de evitar la trascendencia del momento prepararon, como si tal cosa, la bandera que ya había ondeado hacía unos días cuando alcanzaron la marca de Shackleton. El tiempo era bueno, aunque las nubes cubrían el Sol y tendrían que fijar el Polo mediante navegación «por estima», pero ya no estaban preocupados, sabían que el meticuloso trabajo de Helmer-Hanssen hacía esa medida lo suficientemente precisa para que nadie les pudiera cuestionar su premio.

Podía parecer un día de marcha como cualquier otro, pero no lo era. Todos avanzaban inquietos temiendo ver ondear en cualquier momento la bandera británica. Sin lugar a dudas, el más nervioso de todos era Amundsen. Precisamente ahora, creía estar a punto de alcanzar su objetivo, el fantasma de Scott volvía a planear hasta tal punto sobre su ánimo que le pidió a Helmer-Hanssen, que como siempre estaba al frente de la fila, que mirase por si veía algo. Después escribiría que ese día «el cuello de Helmer-Hanssen aumentaría de longitud del esfuerzo que estuvo haciendo por tratar de ver unos pocos metros más adelante» (Amundsen, vol. II, 2001: 120).

Cuando a mediodía Helmer-Hanssen comprobó que les faltaban unos ocho kilómetros para alcanzar su objetivo, detuvo el trineo y, en nombre de sus compañeros, le cedió a Amundsen el honor de ser el primero en pisar el Polo. Éste, agradecido y emocionado por el gesto, se puso al frente de sus hombres.

Tras los pasos de Shackleton (10-16 de diciembre)

Delante de los británicos se alzaba una impresionante cadena montañosa, una gigantesca muralla natural formada por inmensas montañas surcadas por lenguas de hielo que desde las alturas se precipitaban sobre la superficie de la Barrera, y que les cortaban el paso hacia el Sur. Un paisaje de una majestuosidad y de una belleza inigualable, pero también un panorama inhóspito y desolador cuando uno tiene que abrirse paso a su través, sin saber lo que le espera detrás de cada accidente del terreno. Eso era lo que se había encontrado Shackleton hacía tres años, precisamente en ese mismo punto, y Amundsen hacía unas

semanas, a unos cientos de kilómetros más hacia el Este: un desafío que haría temblar al espíritu más decidido.

En esta ocasión, aunque las montañas eran las mismas y las dificultades parecidas, Scott contaba con la ventaja de conocer la ruta que había seguido Shackleton, de poder estimar los esfuerzos y de estar seguro de que ese camino le llevaría hasta la meseta polar.

Evidentemente se encontraba en mejor situación que su antecesor, puesto que sabía que el glaciar Beardmore era la vía de acceso para atravesar y salvar aquellas montañas y eso le evitaba el temor de que en cualquier momento la ruta se bloqueara y fuera necesario retroceder para buscar un nuevo paso. Sin embargo, saber que aquel glaciar le llevaría a la cumbre no le evitaba tener que buscar en cada momento, hora a hora, día tras día, la mejor ruta para atravesar el laberinto de grietas que les esperaba, ni el agotador trabajo de subir los trineos por aquellas pendientes que, además, según el estado de su superficie, todavía podrían obligarles a tener que multiplicar los esfuerzos para ascender. Como de hecho les ocurrió.

Regresan los perros

Hasta ese momento la mayor parte del esfuerzo de arrastrar los trineos con provisiones había recaído sobre los caballos, pero ahora que éstos habían desaparecido eran los hombres quienes tomaban el relevo y en la mañana del 10 de diciembre, mientras Amundsen ya avanzaba por la meseta polar, tres equipos de cuatro hombres cada uno comenzaron a tirar de unos trineos cargados con unos doscientos veinte kilos en dirección al desfiladero denominado El Portillo y que desembocaba en el glaciar Beardmore.

Llegar hasta ese punto fue relativamente sencillo, pero la nieve caída en los días pasados convirtió la subida hasta lo alto del desfiladero en un auténtico calvario, donde a cada paso se hundían hasta las rodillas.

Así, pese a que la cuesta tenía menos de un kilómetro de longitud, para salvarla necesitaron cerca de seis horas tirando con todas sus fuerzas.

Mientras ellos sufrían lo indecible, los dos equipos de perros, que llevaban casi setecientos kilómetros tirando de sus trineos y que ahora iban cargados con casi doscientos kilos cada uno, avanzaban con bastante facilidad y parecían encontrarse en buena forma, especialmente después de los atracones de carne de caballo de los últimos días. «Empezaba a resultar evidente que Amundsen había elegido el medio más adecuado de transporte»

(Cherry-Garrard, 2008: 592).

Al día siguiente montaron un depósito, como siempre con una semana de provisiones para el regreso de los tres grupos, y siguieron empujando sobre una superficie infernal entre unos acantilados de granito rojo, que Scott y Wilson no pudieron resistir la tentación de acercarse a investigar. A mediodía, Scott, temiendo que por encima de ese punto el terreno no fuera el más adecuado para los perros y puesto que ya habían avanzado mucho más de lo que estaba previsto, dio la orden a Meares y Dimitri de que regresasen a la base con los animales.

Después de comer tuvieron que repartir la carga que llevaban los perros. Si hasta entonces había sido difícil tirar de los trineos con menos peso, ahora que cada uno llevaba más de trescientos kilos podía resultar sencillamente imposible. En caso de no poder arrastrarlos tendrían que hacer «tandas», como tuvo que hacer Shackleton, es decir avanzar con media carga y luego retroceder a por la otra media, lo que significaba que por cada kilómetro de avance hacia el Sur, ellos tendrían que recorrer el triple. En esas condiciones podrían tardar en subir el glaciar mucho más de lo planificado e hipotecar seriamente las posibilidades de alcanzar el Polo.

Un comienzo atroz

El primero en intentar mover el trineo era el grupo de Scott, quien esa noche escribiría en su diario: «Cuál no se sería mi alegría al ver que podíamos avanzar sin demasiadas dificultades» (Scott, 2006: 345). Sin embargo la marcha no fue sencilla; tenían que evitar que el trineo se les parase, porque si eso ocurría el esfuerzo para volver a ponerlo en movimiento era enorme. Además, de vez en cuando encontraban un terreno donde la nieve estaba más blanda y el trineo se hundía y se detenía.

Durante varios días el ascenso fue penoso. La superficie del glaciar, que cuando Shackleton subió estaba completamente helada favoreciendo el deslizamiento del trineo, ahora estaba cubierta por nieve, lo que multiplicaba el esfuerzo de los hombres porque al tirar se hundían hasta la rodilla o incluso toda la pierna. Además, al deslizarse los trineos sobre la nieve se solía adherir hielo a los patines, formando unos bloques que aumentaban el rozamiento como si fuesen una lija. Por esa razón de vez en cuando tenían que tumbar los trineos de lado y desprender con ayuda de un cuchillo la masa de hielo, cuidando de no rayar la superficie de los patines.

Por si esto fuera poco, la mitad de los británicos sufrían fuertes dolores en los ojos provocados por el intenso resplandor del sol y por no haber utilizado apropiadamente las gafas, de resultas de lo cual en algunos trineos sólo uno o dos podían ver por dónde iban, limitándose los demás a empujar con los ojos cerrados. Otros tenían las manos quemadas y la mayor parte tenía los labios en carne viva, agrietados o cubiertos de ampollas. Esos días sus diarios sólo recogerían esfuerzos, calambres musculares y dolores: «En nueve horas sólo hemos avanzado un par de kilómetros» (Scott, 2006: 347), o «Los ojos me escuecen como si me hubieran echado arena» (Cherry-Garrard, 2008: 596).

Compitiendo con Shackleton

Pese a las dificultades, un espíritu de competición deportiva se adueñó de todos ellos y cada equipo trató de que su trineo fuese por delante de los demás. Y así, lentamente, los días iban pasando y siguieron subiendo poco a poco el glaciar guiados por el instinto especial de Scott para sortear las grietas, elegir la ruta más accesible y evitarles las pendientes más fuertes.

Según ascendían, la superficie iba mejorando y Scott, que encontraba muchas menos grietas de las que esperaba, consideró que los perros podrían haber seguido subiendo unos días más por el glaciar, lo que les hubiese ahorrado a ellos muchos esfuerzos al llevar los trineos menos cargados. También sus hombres, con la salvedad del grupo del teniente Evans, estaban cada vez mejor y las distancias recorridas iban en aumento, por lo que resolvieron hacer entre 17 y 19 kilómetros por jornada.

No obstante, Scott seguía inquieto. El hecho de no haber encontrado ninguna señal del paso de los noruegos por el glaciar Beardmore debería tranquilizarle, puesto que parecía significar que iba por delante de Amundsen. Sin embargo, continuamente juzgaba todo lo

que les pasaba en relación a lo que le sucedió a Shackleton, desde el tiempo que les hacía hasta el estado de la superficie del glaciar. Era lógico, ya que, dado que estaba siguiendo sus pasos, cuanto más se ajustase a ellos más probabilidades tendría de triunfar donde aquél se quedó a las puertas, y de regresar a la seguridad de su base antes de que el invierno cayese sobre ellos.

Por eso no dejaba de considerar sus avances y la posición en que se encontraban en relación a la de Shackleton en esas mismas fechas. «Tendremos que apretar el paso todo lo que podamos –escribe el 16 de diciembre–. Por culpa de la maldita tormenta vamos con seis días de retraso con respecto a Shackleton» (Scott, 2006: 351). Lo que no podía imaginar era que con quien llevaba un gran retraso era con los noruegos, que ya se encontraban en el Polo Sur.

37 A modo de comparación, el primer vuelo que realizaron los hermanos Wright no duró más que doce segundos y apenas consiguieron recorrer 40 metros.

38 La aguja de la brújula no señala al Polo Geográfico, sino al Magnético. En aquella época ambos se encontraban separados casi 2000 kilómetros. Mientras que para nuestro uso cotidiano, en nuestras latitudes, podemos considerar que la dirección que marca la aguja de la brújula es la del Polo Geográfico, en las altas latitudes es necesario tener en cuenta esta separación.

39 El punto de ebullición del agua disminuye con la altura, y eso lo habían estado observando durante toda la ascensión a la meseta.

40 En la actualidad, en esa zona se ha instalado una estación meteorológica automática y en sus primeros catorce años de operación todavía no ha registrado una tempestad con vientos de tal magnitud (Solomon, 2001: 178).

Amundsen alcanza el Polo Sur (14-17 de diciembre)

LOS OCHO kilómetros que los separaban del Polo se convirtieron en una tortura para los noruegos, deseosos de poner a sus perros a correr y salvar lo antes posible la distancia que les quedaba para alcanzar su objetivo. Para Amundsen, que encabezaba la fila, la tensión todavía era mayor y no podía dejar de escudriñar el horizonte en busca de algo que destacase sobre aquella llanura infinita y que señalase el paso de los británicos. Por la fecha sabía que eso no era posible, puesto que se habían adelantado en varios días a los planes más optimistas de Scott; además no creía que éste, con sus caballos, hubiera podido superar el ritmo de sus perros. Sin embargo, el temor y la incertidumbre siempre conviven en el ser humano con la seguridad y el valor. Por otra parte, Amundsen se jugaba mucho en esta aventura.

Sobre las tres de la tarde del 14 de diciembre de 1911, el grito de «Alto» de sus compañeros le hizo detenerse. Un rápido reconocimiento a su alrededor le proporcionó la evidencia de que habían sido los primeros en llegar al Polo Sur: lo habían logrado. Un extraño sentimiento se apoderó de Amundsen; durante los últimos dos años había soñado una y otra vez con el instante en el que alcanzaría uno de los dos puntos más ansiados por los exploradores: el Polo Sur Geográfico, y, justo en ese momento, también era consciente de que su sueño de niño y de joven, su deseo más fuerte hasta hacía bien poco tiempo, no era ése. Con una mezcla de honestidad, algo de cinismo y de humor escribiría: «Seguramente nunca un hombre se ha enfrentado, como me pasaba a mí, al hecho de haber alcanzado algo diametralmente opuesto a aquello con lo que ha soñado. Las regiones del Polo Norte –sí, el mismísimo Polo Norte– me habían atraído desde mi juventud, y heme aquí, en el Polo Sur.

¿Cabe imaginar mayor despropósito?» (Amundsen, vol. II, 2001: 121).

Sin embargo, no era momento para reflexiones. Lo habían conseguido y todos se reunieron para felicitarse mutuamente por el éxito de la empresa y desplegar su bandera. Durante unos minutos, llenos de orgullo, de respeto y de recuerdos, no pudieron apartar los ojos de aquel símbolo de su país, de la tierra natal que había logrado su independencia hacía tan poco tiempo. El murmullo de la seda agitada con la brisa de la meseta polar, y sus vivos colores que contrastaban con la blancura del paisaje, debió de tener un efecto hipnótico sobre ellos. El momento culminante llegó cuando Amundsen decidió que ese

acto histórico de plantar la bandera tenía que ser realizado por todos ellos: «No a uno solo, sino a todos por igual correspondía aquel honor, puesto que todos habíamos empeñado la vida en esa lucha. Sólo de este modo pensé que podía demostrar a mis compañeros mi gratitud»

(Amundsen, vol. II, 2001: 122).



Cinco manos curtidas por el viento y el frío levantaron el bastón de esquiar, que hacía de improvisado mástil de la bandera, y, con una solemnidad que únicamente se puede conseguir en un acto de estas características, clavaron por primera vez la insignia de un país en el Polo Sur Geográfico.

De inmediato, como si quisieran ocultar aquella emotiva manifestación de sentimientos y patriotismo, regresaron a su actividad habitual. Amundsen lo justificaría diciendo: «Estas regiones no se prestan a largas y solemnes ceremonias; cuanto más breve, mejor»

(Amundsen, vol. II, 2001: 122). Así que comenzaron a montar el campamento. Esa noche la tienda era una fiesta, y entre risas marcaron todos los objetos que llevaban consigo con las palabras «Polo Sur» y la fecha. Con total naturalidad, el tabaco, que hasta entonces estaba prohibido, hizo su aparición y Amundsen, a quien le gustaba fumar, fue el primero en agradecerlo.

Amundsen realizando observaciones al Sol para fijar

la posición exacta del Polo Sur

Rodeando el Polo

Cuando se aproximaba la medianoche, y puesto que el Sol estaba las veinticuatro horas sobre sus cabezas, decidieron hacer una observación solar para recalcular su posición; el resultado fue que todavía no estaban en el Polo, que se encontraban a 89o56’ S. Puesto que para obtener una medida exacta de su posición necesitarían varias horas de cálculos al Sol, y como no estaban seguros de si el tiempo

seguiría despejado, recurrieron a un método más expeditivo de asegurar que cumplían su objetivo: recorrer los alrededores para garantizar que el Polo quedase dentro del área pisada por alguno de ellos.

La razón de este comportamiento, aparentemente tan desconfiado, hay que buscarla en la enconada disputa entre Cook y Peary sobre quién había llegado y quién no al Polo Norte.

Amundsen, preocupado por que pudiera pasarle una cosa similar con Scott, decidió que, desde donde se encontraban, tres de sus hombres se alejasen esquiando 20 kilómetros en tres direcciones diferentes, la primera en la prolongación de la marcha y las otros dos en direcciones perpendiculares a derecha e izquierda. En principio lo iban a hacer al día siguiente, después de levantarse, pero entre que la excitación no les dejaba dormir y que el tiempo era bueno, los tres optaron por comenzar de inmediato. De ese modo, después de haber recorrido aquel día 30 kilómetros, a las dos de la madrugada se lanzaron a recorrer otros 40 kilómetros entre ida y vuelta, sin ni siquiera la ayuda de una brújula, pues las que llevaban eran muy precisas pero también muy grandes y pesadas, y sólo se podían transportar en los trineos.

Más tarde, el prudente y cauteloso Amundsen, que salvo momentos excepcionales siempre se había caracterizado por tratar de evitar el más mínimo peligro que se pudiese prever, escribiría que esa noche tanto él como sus compañeros asumieron un gran riesgo al alejarse por aquel desierto helado sin más orientación para la vuelta que la posición del Sol y sus huellas sobre la nieve, ya que al primero lo podrían ocultar las nubes en cualquier momento y las segundas podrían desaparecer en cuanto se levantase algo de viento, condenándoles a errar por la meseta hasta encontrar la tienda o la muerte.

Mientras sus tres hombres se lanzaban al peligro, él y Helmer-Hanssen, aprovechando que el cielo seguía despejado, empezaron a hacer medidas al Sol cada hora para poder calcular mejor el círculo de latitud donde se encontraban y, lo más importante, la dirección a seguir para alcanzar el Polo en caso de que no estuviesen sobre él. Después de ocho horas de marcha regresaron sus compañeros, prácticamente al mismo tiempo. Cada uno de ellos había clavado al final de su recorrido uno de los patines de repuesto de los trineos, que tenían cuatro metros de largo, en cuyo extremo superior habían atado un trozo de tela oscura y donde habían sujetado un papel indicando la posición donde estaban acampados.

Polheim, el hogar del Polo



Los resultados de las observaciones les indicaron que todavía se encontraban a unos 10

kilómetros de su objetivo y, pese a que eso significaba que el Polo estaba dentro del área que habían recorrido los esquiadores, decidieron, puesto que el tiempo seguía siendo bueno y tenían reservas de comida para dieciocho días, seguir hacia allá al día siguiente. Así, el 16

de diciembre, después de abandonar un trineo, dividir los dieciséis perros que les quedaban entre los dos trineos restantes y redistribuir las provisiones y equipos, hicieron su última marcha hasta el Polo. Una vez alcanzado acamparon de nuevo y lo prepararon todo para volver a tomar medidas al Sol cada hora, esta vez durante un día completo. El resultado fue que no se encontraban exactamente en el Polo Sur, pero sí tan cerca como el error de los instrumentos podía indicar y, con la satisfacción del deber cumplido, comenzaron a preparar todo para el regreso a *Framheim* y luego a casa. Sobre sus cabezas, el Sol mantenía, a simple vista, la misma altura sobre el horizonte.

Los expedicionarios noruegos rinden homenaje a su bandera

en el Polo Sur Geográfico

Esa noche Bjaaland sorprendió a todos pronunciando un pequeño discurso, al término del cual, precisamente él que no fumaba, sacó una caja de puros que había llevado para la ocasión. Después de que todos cogieran uno todavía quedaban tres, lo que según algunos biógrafos fue el particular, y secreto, homenaje de Bjaaland a los tres compañeros que esa noche deberían haber estado con ellos. Luego le dio la caja con los restantes a Amundsen

«en recuerdo del Polo» (Bomann-Larsen, 2006: 108), quien no debió de darse cuenta de esta sutil insinuación dado que escribió que

guardaría ese regalo «como un símbolo de aprecio de mis compañeros» (Amundsen, vol. II, 2001: 132).

A la mañana siguiente montaron una pequeña tienda que llevaban de repuesto, en cuya parte superior colocaron una bandera noruega y un banderín del *Fram*. Para su sorpresa, al montar la tienda encontraron que sus compañeros del barco habían cosido a la tela unos trozos de piel con mensajes de ánimo, entre ellos un «Bienvenidos a 90o S». En el interior de la tienda dejaron diversos instrumentos y material de abrigo y Amundsen preparó dos cartas: la primera, una sucinta narración de su viaje dirigida a su rey, que dejó en previsión de que les sucediese alguna tragedia durante el regreso; la otra estaba dirigida a Scott.

Después de recoger el campamento abandonaron aquel lugar con el que tanto habían soñado y al que denominaron *Polheim* (la casa del Polo). El chasquido del látigo volvió a poner en marcha los trineos y comenzaron a alejarse en dirección Norte; habían terminado

la mitad de la aventura, ahora tenían por delante la otra mitad, el regreso, que podía ser tan peligroso o más que la ida. Según se iban alejando, volvían sus cabezas una y otra vez para ver cómo disminuía en la distancia aquel lugar, aparentemente igual a cualquier otro en cientos de kilómetros a la redonda, pero todo un símbolo para el ser humano en su búsqueda por alcanzar lo más recóndito, misterioso y peligroso.

Scott termina de subir el glaciar (17-21 de diciembre)

Hacía una semana que los británicos se esforzaban por tirar de sus pesados trineos por aquellas pendientes infernales cubiertas de nieve donde una y otra vez se hundían los patines. Con la indiferencia de lo habitual seguían saltando fisuras, grietas y hendiduras de distinto tamaño y peligrosidad, mientras las irregularidades de la superficie del glaciar, las crestas de presión y las cascadas de hielo ponían a prueba todos sus músculos para salvarlas. El glaciar Beardmore es un río helado de doscientos kilómetros de longitud y en algunos puntos de más de setenta kilómetros de anchura, encajonado entre montañas de más de 4000 metros de altura y sobre el que confluyen otros glaciares tributarios, como afluentes que crean monstruosas irregularidades en su superficie, que es preciso evitar para poder continuar el ascenso.

Por este paisaje, desolado y grandioso a la vez, siguieron avanzando tres pequeños puntos tirados cada uno por cuatro personas dispuestas

a no escatimar esfuerzos por llevar sus cargas cada día un poco más arriba, un poco más cerca de la cumbre del glaciar, un poco más cerca del Polo. Incluso con temperaturas de 10 oC bajo cero, arrastraban los trineos ligeros de ropa, para evitar terminar empapados en sudor, pero no siempre lo consiguieron y en sus diarios serían comunes frases como: «He estado despierto parte de la noche porque tenía la ropa empapada» (Scott, 2006: 348).

La transpiración y el esfuerzo físico les daban una sed tremenda, que, como no andaban sobrados de combustible para derretir nieve, trataban de evitar chupando hielo durante la marcha, algo práctico pero contraproducente a largo plazo, puesto que el organismo consumía una gran cantidad de energía para derretirlo en la boca. Si el tiempo lo permitía trataban de secar sus ropas sobre el trineo, pero pese a todos sus cuidados al llegar la noche la ropa todavía estaba húmeda y esa humedad, al congelarse, hacía que estuviese tiesa como una tabla por la mañana, especialmente los calcetines, que eran un perfecto bloque de hielo. En estas condiciones cada uno se las ingeniaba para poder vestirse y así Cherry-Garrard comentó que él se los metía debajo del jersey mientras desayunaba: «Al menos, aunque están húmedos, uno se los puede poner» (Cherry-Garrard, 2008: 607).

La mañana del día 18 de diciembre, cuando Amundsen acababa de abandonar el Polo e iniciaba su viaje de vuelta a *Framheim*, los británicos dejaban un pequeño depósito a la mitad del glaciar; pensando que estaba en un lugar que reconocerían con facilidad no lo señalizaron bien, y luego, a su regreso, todos los grupos tendrán grandes dificultades para

encontrarlo. Ese mismo día entraron en una de las zonas del glaciar más peligrosas y que más quebraderos de cabeza le había dado a Shackleton para atravesarla. Allí volvió a ponerse de manifiesto el sexto sentido que tenía Scott para encontrar una ruta sencilla de transitar, evitando mayores desgastes físicos y sin correr riesgos innecesarios. Así, aunque se metiesen por una zona aparentemente insalvable e incluso cuando parecía que habían llegado a un callejón sin salida, «encontraba un camino para seguir» (Bowers: 56).

La difícil elección de quién sigue adelante

A partir de este punto parecía que las cosas cada vez les iban mejor. Un viento frío del Sur hizo descender la temperatura por debajo de 20 oC bajo cero y, aunque les dificultaba un poco el avance, ni tenían tanta sed como los días anteriores, ni se sofocaban tanto tirando, por lo que no llegaban a la noche con la ropa mojada. La superficie del

hielo también cambió y utilizando crampones comenzaron a hacer unas marchas que casi no podían ni imaginarse: 27 kilómetros el día 19 de diciembre y 37 kilómetros el día siguiente, y eso que además ese día habían salvado un desnivel de 250 metros. Si no fuera porque Scott estaba a punto de tomar una dolorosa decisión, podría haber estado exultante puesto que la ventaja que Shackleton le llevaba de seis días había quedado reducida a la mitad.

Los problemas de vista, en parte causados porque no habían tenido las suficientes precauciones al pasar de caminar de noche con los caballos a hacerlo de día, habían terminado y parecía que todos sus hombres estaban respondiendo físicamente bien al considerable esfuerzo que les estaba pidiendo. Sin embargo, a diferencia de Shackleton, que pensó que el mismo grupo podía transportar todas las provisiones necesarias para alimentarse hasta el Polo, cosa que se demostró inviable, Scott había basado su avance en un grupo principal, el del Polo, y varios grupos de apoyo que ayudaban a transportar las provisiones del grupo principal pero que se iban retirando paulatinamente. Ya lo había hecho parte del grupo de los trineos de motor y hacía unos días también Meares y sus perros. Ahora tenía que regresar otro grupo de cuatro hombres y Scott debía decidir quiénes.

De manera deliberada, Scott no había hecho a priori una asignación de las personas que formarían cada uno de los tres grupos finales, dos de ellos de apoyo y el tercero el que llegaría al Polo; de esa manera podía seleccionar a sus integrantes en función de cómo fuesen respondiendo durante la marcha y especialmente de cómo se encontrasen en los días previos a tomar la decisión. Por lo tanto, los últimos días, además de buscar la ruta y tirar de su trineo como uno más, había tenido que ir fijándose en todas aquellas características que hacían que se pudiera confiar en una persona para una empresa como ésta. No se trataba sólo de valorar su forma física sino también su estado de ánimo y aquellos conocimientos que pudieran ser de utilidad para el resto de compañeros, como por ejemplo sanitarios o de navegación para fijar la posición donde se hallaban y poder decidir la dirección a seguir.

Sin lugar a dudas, para Scott fue una decisión difícil de tomar, así como para cuatro de ellos de aceptar. Todos tenían la ilusión de ser los elegidos para llegar al Polo; en el ánimo de cada uno habría unas razones más altruistas o materialistas que otras, pero era humano y Scott lo comprendía. «Me horrorizaba tener que elegir –escribiría esa noche en su diario–, nada puede ser más desgarrador» (Scott, 2006: 354).

Finalmente se decidió y se lo anunció personalmente a los interesados: Atkinson, uno de los médicos; Wright, un científico; el marinero Keohane y Cherry-Garrard regresarán a la base.

Éste contaría que se hallaba preparando unas cosas detrás de la tienda cuando se le acercó Scott y le dijo que lamentaba tener que darle una mala noticia: «Evidentemente ya sabía lo que iba a decirme. Yo le he respondido que esperaba no haberle defraudado y él me ha dicho que no, que no era eso» (Cherry-Garrard, 2008: 613). Entonces Scott se sinceró con él y le comentó que cuando empezaron a subir el glaciar, incluso él mismo tenía dudas de que fuese capaz de seguir adelante.

Al día siguiente reanudaron la marcha. Otra vez Scott seleccionó una ruta mejor que la de Shackleton y pudieron avanzar con menos dificultades y a más velocidad. Durante horas se enfrentaron a la agotadora tarea física y mental de subir una ondulación del terreno que parecía la última, para descubrir, cuando estaban en lo alto, que por delante había otra más y así sucesivamente. Durante esa jornada superaron los 85o S, avanzaron otros 20

kilómetros y subieron más de 450 metros, situándose a unos 2400 metros sobre el nivel del mar. Al final del día encontraron un buen lugar para preparar el siguiente depósito, donde dejarían las habituales provisiones para la vuelta, aunque en este caso sólo para dos grupos; el tercero no iba a utilizarlas, puesto que regresaría a la mañana siguiente.

Es fácil imaginar los sentimientos de todos esa noche: tanto de los que seguían, como de los que tenían que regresar. Para los primeros, los que iban a volver habían sido sus compañeros de marcha durante casi dos meses, y las últimas dos semanas habían tenido que tirar, codo con codo, de los trineos en un esfuerzo solidario donde habían aprendido a respetar al compañero que iba al lado y que tenía sus mismos sueños de llegar al Polo, o al menos de seguir un poco más. Para los que volvían, la desilusión se mezclaba con la alegría de que los otros, sus amigos, continuasen. En un espontáneo acto de generosidad, y aunque estaban a 20 oC bajo cero y no sabían el tiempo que les esperaba, repartieron entre sus compañeros que seguían adelante las cosas que pensaban que ya no les iban a hacer falta en el regreso: una bufanda, unos calcetines, un pantalón de pijama… un regalito para la Navidad que se aproximaba.

Esa misma noche, Scott, siempre preocupado por lo que le esperaba, reflexionaba en su tienda y volcaría de esta manera sus pensamientos en su diario: «Mañana comenzaremos a tirar de los trineos con la

carga completa para la etapa de la cima y esa primera marcha nos dirá todo» (Scott, 2006: 355). Luego, considerando la forma en que se habían ajustado al plan establecido y la inmejorable forma física en que se hallaban, se permitió, por vez

primera desde que inició la marcha, mostrarse optimista con el futuro: «Ya estamos prácticamente en la cima y, por el momento, vamos bien de provisiones, luego deberíamos llegar a nuestro destino» (Scott, 2006: 355).

Amundsen inicia el regreso (18-30 de diciembre)

Los noruegos iniciaban ahora un viaje de igual longitud y semejantes peligros que el de la ida. Es verdad que habían establecido una línea de depósitos con las provisiones y por lo tanto iban mucho más ligeros, pero los perros estaban cansados con el esfuerzo y su número había disminuido, por lo que cualquier accidente o el simple hecho de no localizar uno de los depósitos podía ponerles en una situación crítica. Precisamente ésa era la razón por la que Amundsen dejó en *Polheim* una pequeña descripción del viaje que habían realizado para que Scott se la entregase al rey de Noruega, en caso de que les sucediera algo durante el regreso que ahora comenzaban.

Si había algo de aprensión en el ánimo de Amundsen cuando dejó aquella nota, los primeros días de la marcha de vuelta tuvieron que contribuir a disiparla. Los perros, que desde que habían comenzado a caminar por la meseta polar se habían mostrado apáticos con aquella superficie helada sin límites, ahora, como si ellos también entendiesen que estaban volviendo con los compañeros que habían dejado en *Framheim*, tiraban de los dos trineos con entusiasmo. Además, el viento constante del Sur que soportaron durante las dos semanas que habían estado en la meseta polar, y que se había convertido en un suplicio para sus labios ajados por el frío, ahora les daba en la espalda, favoreciendo su marcha.

Caminando durante la noche

Puesto que tenían comida suficiente para las siguientes dos semanas, decidieron hacer cada día no más de 25 kilómetros para no llevar a los perros al agotamiento, lo que sí podría complicarles la situación. Al mismo tiempo, como prácticamente no había diferencia entre el día y la noche, ya que el Sol se limitaba a permanecer sobre sus cabezas describiendo círculos alrededor del Polo, el eje de giro del planeta, se les ocurrió viajar durante la noche con el sol a sus espaldas, evitando tenerlo de frente y las considerables molestias que eso podía acarrear

sobre sus ojos.

En estas condiciones, su día empezaba a las seis de la tarde y se ponían en marcha unas dos horas después. Al cabo de unas cinco horas, incluso tras detenerse un par de veces para dar un descanso a los perros y a los esquiadores, habían recorrido la distancia que se habían propuesto y nuevamente montaban el campamento y se metían en sus sacos para reponer fuerzas. Según contaría Amundsen, «estos descansos de doce, catorce y a veces hasta dieciséis horas ponían a prueba nuestra paciencia» (Amundsen, vol. II, 2001: 139), sin embargo decidieron mantenerlos al menos mientras se encontrasen en la meseta.

Es evidente que no todo fue tan sencillo como pudiera parecer. Se encontraban a más de 3000 metros de altura, lo que convertía cualquier actividad normal en un esfuerzo que les dejaba sin aliento. Prueba de ello es que los tres esquiadores comenzaron a tener un hambre fuera de lo común, que iba creciendo desmesuradamente según pasaban los días, mientras que los conductores de los dos trineos, que podían apoyarse en ellos o dejarse llevar por los perros de vez en cuando, no experimentaron tales ansias de comer. Era como si el consumo de energía de estos últimos fuese igual al aporte energético de las comidas, mientras que para los esquiadores, cuyo esfuerzo era algo superior, la cantidad de comida no era bastante. Ya que disponían de provisiones suficientes –casi dos semanas de comida para llegar al siguiente depósito que estimaban que alcanzarían en una semana–, la solución al problema fue sencilla: aumentar las raciones diarias.

En esta primera etapa del regreso la concienzuda señalización de la ruta que habían hecho durante el viaje de ida ahora daba sus frutos y los mojones, que con tanto trabajo habían levantado cada cuatro kilómetros, aunque no tenían más que un metro de altura, se convirtieron en una ayuda que ni ellos mismos podían haber imaginado cuando decidieron construirlos. Así, si el sol estaba detrás de los mojones, su sombra negra contrastaba en un paisaje absolutamente blanco, y si les daba de frente, relucían como si se tratara de un faro.

Por otra parte, el tiempo fue bueno y, salvo alguna ocasión en la que la baja visibilidad les hizo perder a ratos la línea de mojones, pudieron mantener el ritmo de marcha establecido, lo que equivalía a que cada cuatro días hacían un grado de latitud, poco más de 100

kilómetros.

Se acerca la Navidad

Estas fiestas tan señaladas y con tantos vínculos familiares, aparte de su implicación religiosa, son siempre momentos difíciles para quienes las tienen que pasar alejados de los suyos. Aún hoy, con los avances en las comunicaciones, los que pasan esas fechas en la Antártida se ven invadidos por la melancolía. De modo que es fácil imaginar la cantidad de sentimientos que luchaban en los corazones de aquellos hombres que estaban, literalmente, en el fin del mundo y que llevaban más de un año sin contacto con la civilización y sus familias. En el caso de los noruegos, tal vez el hecho de que regresaban triunfadores del Polo, unido a que alcanzaron justo el día de Navidad el primero de sus depósitos, hizo que la celebración fuera doblemente festiva y Amundsen escribiría: «Dudo que ninguno de nosotros disfrutara de la cena de Navidad en su casa como lo hicimos esa mañana en la tienda» (Amundsen, vol. II, 2001: 141).

En cualquier caso, la austeridad de los noruegos les llevó a que lo único especial de aquella cena fuera una especie de crema elaborada con restos de galleta triturada y mezclada con una salsa de leche en polvo, que en cierta forma les recordó uno de los platos típicos navideños de su tierra: las gachas de avena. Aunque, eso sí, se permitieron fumar los últimos puros que les sobraban del Polo.

Precisamente el día de Navidad habían alcanzado también la parte superior de la meseta polar, lo que significaba que en un par de jornadas la atravesarían y comenzarían el descenso. Esto implicaba, además de un menor esfuerzo para hombres y perros al ir cuesta abajo, que la densidad del aire iría en aumento, por lo que con cada bocanada la cantidad de oxígeno recibida por el organismo sería mayor.

Al día siguiente pasaron la línea de los 88o S y para su sorpresa divisaron de nuevo las montañas, que antes, en el viaje de ida, habían dejado de ver a los 87o S, es decir 100

kilómetros antes, y eso que en aquel momento habían pensado que era un tiempo despejado. Era evidente que ahora estaban teniendo un tiempo excepcionalmente soleado y caliente, con una transparencia del aire inconcebible. Además la superficie de la nieve era ideal tanto para los esquís, que se deslizaban con suavidad, como para los perros, que avanzaban sin dificultad, por lo que decidieron dejar de hacer paradas intermedias y avanzar los 25 kilómetros diarios de un tirón.

Dos días después iniciaron el descenso, aunque aún era casi

inapreciable. El 28 de diciembre, Wisting, que conducía el segundo de los trineos, decidió aprovechar el viento del Sur y montar sobre su trineo una vela, lo que a partir de entonces le permitió ser capaz de seguir, sin agotar a sus perros, el ritmo endiablado que marcaba el trineo de Helmer-Hanssen.

Poco a poco la pendiente fue aumentando y con ello las dificultades del esquiador que iba haciendo de liebre para evitar que los perros del primer trineo le sobrepasasen; también empeoró la superficie, ahora convertida en duro hielo lleno de peligrosas ondulaciones que fueron una tortura para los esquiadores, salvo para Bjaaland, que parecía disfrutar como nunca.

El 30 de diciembre pasaron la línea de los 87o S y se acercaron al descenso propiamente dicho, al glaciar del Diablo, que tan malos recuerdos les traía, y a la Sala de Baile del Diablo, donde habían pasado alguno de los momentos más angustiosos de su viaje. El entusiasmo de su victoria no les había hecho olvidar la fragilidad de su presencia en aquellas regiones, donde la más pequeña equivocación se castigaba con la vida.

Scott alcanza la meseta polar (22 de diciembre-3 de enero de 1912) La despedida de los compañeros del grupo de apoyo que volvía fue emotiva. Si desde que había comenzado la expedición habían tenido tiempo para conocerse, las últimas semanas, de intensa convivencia tirando del trineo y compartiendo las reducidas dimensiones de la tienda, habían fortalecido los vínculos de amistad y el respeto mutuo. Antes de hacerlo montaron el depósito *Sur del Glaciar*, consistente en diverso material que creían que no iban a utilizar, efectos personales, crampones y cuerdas, además de media semana de comida para los dos grupos que tendrían que pasar por allí a su regreso y que consideraban suficiente para alcanzar el siguiente depósito. Luego llegaron los adioses, de algunos para siempre.

A partir de este momento quedaban dos grupos de cuatro tirando de sendos trineos de aproximadamente trescientos cincuenta kilos de peso cada uno. Aunque ya habían subido el glaciar, y por lo tanto las peores pendientes, el panorama que tenían por delante no era halagüeño. Todavía estaban a 2100 metros de altitud y tenían que seguir ascendiendo por una zona llena de irregularidades y cascadas de hielo, que Shackleton tuvo grandes problemas para atravesar. Para evitarlas, Scott se desvió hacia el Oeste y, si bien pudo salvar una buena parte de ellas, la superficie seguía estando llena de grandes ondulaciones.

Pronto los temores de Scott sobre si serían capaces de tirar a buen ritmo de los trineos a plena carga se disiparon y consiguieron cubrir unas distancias superiores a 25 kilómetros por día. Justo en esos días, los noruegos estaban haciendo marchas de la misma longitud, pero en unas condiciones muy diferentes, pues iban esquiando sobre un terreno relativamente plano y no empleaban más que unas cinco horas, dedicando el resto del tiempo a descansar, mientras que Scott y sus hombres tiraban durante nueve horas de los trineos, en un esfuerzo descomunal que los dejaba agotados al terminar la jornada.

La Navidad de los británicos

Como ocurriera con los noruegos, el día de Navidad también fue para los británicos, en lo relativo a la marcha, un día como cualquier otro; quizá la única diferencia estribó en que cuando iban a dar por terminada la jornada Scott les propuso seguir un poco más y hacer ese día una distancia récord: 27 kilómetros[41]. Después llegaría una abundante cena, en parte porque Bowers había ido sisando pequeñas cantidades de comida para esa noche. Para unos hombres acostumbrados a su sempiterno guiso de carne desecada, lo que les aguardaba era un auténtico banquete formado por cuatro platos: de primero, guiso de carne de caballo condimentado con cebolla y curry, al que añadieron galletas; de segundo, una especie de chocolatada con azúcar y galletas, esta vez espesada con tapioca; luego un pudín de pasas; y, de postre, caramelos y jengibre confitado. Pocos pudieron terminarse esa noche sus raciones.

Al día siguiente, posiblemente por los efectos de la digestión, la marcha no fue tan briosa como la de días anteriores y Scott llegaría a bromear cuando afirmó en su diario que estaba disgustado «por no haber hecho más que 25 kilómetros», cuando a continuación reconocía que días atrás «creía que no iban a poder hacer más de 15 a plena carga» (Scott, 2006: 360).

Ese día pasaron los 86o S de latitud: todavía les quedaban unos 400 kilómetros para el Polo.

Aunque durante varias jornadas tuvieron un tiempo despejado, la temperatura en las horas centrales del día casi no subía de los 20 oC bajo cero, bajando unos cinco grados durante la noche. Además, al igual que le había pasado a Shackleton y a Amundsen, tenían de frente un viento frío del Sur que les laceraba las caras y que se les colaba por la ropa haciendo que, pese al esfuerzo, tuvieran frío en el cuerpo, especialmente en los brazos.

El grupo del Polo

Aunque los dos trineos llevaban el mismo peso e iban tirados por el mismo número de personas, casi siempre era el de Scott el que llevaba la delantera. Sorprendidos por esta situación, consideraron las posibles causas e incluso intercambiaron los trineos descubriendo que, en efecto, el segundo no se deslizaba como debiera, tal vez a causa de los golpes que habían sufrido los patines al subir por el glaciar, por lo que Scott decidió cambiarlos por los de repuesto.

Precisamente ese día habían logrado alcanzar a Shackleton. Es decir, en tres semanas habían sido capaces de recuperar los seis días de retraso que llevaban cuando comenzaron a subir el glaciar. Aunque era un motivo para estar contento, Scott, siempre cauteloso y preocupado, escribiría esa noche que «todo sería prometedor si estuviera seguro de que el segundo grupo se encuentra en plena forma» (Scott, 2006: 363).

El día 31 de diciembre, al ver las dificultades que experimentaba el segundo trineo, Scott, aprovechando que va a establecer el depósito de los *Tres Grados* con una semana de comida para el regreso de los dos grupos, les hizo aminorar su peso en unos cincuenta kilos y, entre otras cosas, les ordenó dejar los esquís. Ésta es una de las decisiones que después levantarían cierta polémica; pero aunque parezca extraña, hay que considerar que no eran buenos esquiadores y ni ellos mismos tenían claro si, en determinadas superficies como en las que se encontraban, los esquís eran una ventaja o incluso un inconveniente. De hecho, al día siguiente, ese grupo saldría el primero y Scott, cuyo grupo siempre había sido el más rápido y además llevaba los esquís puestos, no fue capaz de darle alcance.

La llegada del nuevo año fue esperanzadora; sobrepasaron los 87o S de latitud, el terreno iba poco a poco disminuyendo su pendiente y con el estreno de los nuevos patines en los trineos mejoró considerablemente la forma en que éstos se deslizaban. Sin embargo, también pudo ser el inicio de todas sus complicaciones posteriores puesto que durante la noche de Fin de Año, al cambiar los patines, el suboficial Evans se hizo un profundo corte en una mano. Consciente de que pronto se seleccionaría al grupo que llegaría al Polo, decidió ocultar a todos su herida temiendo que pudiera influir en la decisión de Scott sobre él.

Una sorpresa en el grupo del Polo

La mañana del 3 de enero Scott comunicó su decisión a sus hombres.

Todos eran conscientes de que, desde hacía semanas, el grupo de Scott se había manifestado físicamente superior al otro y, dado que además se compaginaban bien, parecía evidente que serían ellos quienes seguirían juntos hasta el Polo. Sin embargo, de repente, Scott tomó una decisión sorprendente: aumentar su grupo –formado por el suboficial Evans, el doctor

Wilson, Oates y él mismo– con un quinto hombre procedente del grupo del teniente Evans: Bowers.

Los trágicos acontecimientos posteriores hicieron que algunos quisieran ver en este cambio el origen del desastre, ya que todo estaba dimensionado para cuatro personas. Sin embargo, si se exceptuaban las incomodidades para que cinco durmiesen en una tienda de cuatro, y alguna otra que el mismo Scott reconocería poco después, la decisión no era tan descabellada, puesto que una persona adicional, especialmente el fuerte, activo y optimista Bowers, podía ser una buena ayuda en esos momentos. Es verdad que también significaba una boca más que alimentar, pero ese mismo día Scott escribiría en su diario: «Disponemos de comida para alimentar a cinco hombres durante un mes, lo que debería ser suficiente»

(Scott, 2006: 365).

Por otra parte, parecía humano su deseo de que el mayor número de sus hombres se beneficiara de la gloria de llegar al Polo, y en el caso de Bowers era la justa recompensa a alguien que nunca había pedido ni exigido nada, pero que no había escatimado esfuerzos y dedicación a la expedición. Al día siguiente el grupo de apoyo regresaría con una nota de Scott en la que decía: «Latitud 87o32’. Por fin puedo escribir una nota desde una posición esperanzadora. Creo que no va a haber problemas. El equipo que sigue adelante es excelente, y la planificación se cumple al detalle» (Scott, 2006: 365).

Amundsen atraviesa las montañas

(31 de diciembre-4 de enero de 1912)

Los noruegos se acercaban a los momentos más complicados de su viaje de regreso: descender las montañas y alcanzar la Barrera. No se trataba solamente de que cuando subieron por allí pasaron momentos realmente peligrosos, como el glaciar del Diablo y el Salón de Baile del Diablo. Su principal preocupación era que tenían que atravesar un laberinto de cadenas montañosas de doscientos kilómetros de ancho, por entre las cuales habían encontrado en el viaje de ida una ruta

practicable, la cual ahora tenían que localizar y seguir. Pero en el ascenso durante varias jornadas la visibilidad había sido nula, por lo que cabía la posibilidad de que ahora no reconociesen las zonas por las que habían pasado, como de hecho les iba a suceder.

De equivocarse y tomar la dirección incorrecta en una encrucijada, podrían adentrarse por terreno completamente desconocido, perdiendo sus depósitos de provisiones y teniendo que superar nuevos peligros; además, lo más probable era que, a medida que bajasen, las opciones se multiplicasen terminando por alejarles cada vez más de su ruta de ascenso, por lo que, aun en el caso de ser capaces de atravesar sanos y salvos aquella sucesión de montañas, cuando alcanzasen la Barrera se encontrarían sin provisiones y a decenas de

kilómetros de la línea de depósitos que con tanto cuidado habían preparado y señalizado para que les llevase de vuelta hasta su base.

Por otra parte, en caso de perder la ruta y decidir retroceder para encontrarla de nuevo, tendrían que ascender y ahora el número de perros de que disponían era considerablemente inferior al que necesitarían para salvar las fuertes pendientes de aquellas montañas. Se presentaba ante ellos un panorama más complicado y peligroso que el viaje de ida, porque ahora no tenían la posibilidad de cometer un solo error.

La suerte del buen tiempo

Con estas preocupaciones en la cabeza, los noruegos iniciaron el descenso de las montañas.

Sin embargo, la suerte pareció acompañarles desde el primer momento. De entrada fue el tiempo; así, mientras que cuando ascendieron, prácticamente desde el campamento de *La Carnicería*, soportaron nieblas y tormentas que, salvo en algunos momentos, no les permitieron ver por dónde iban, ni orientarse con las montañas de los alrededores, ni mucho menos tomar medidas al Sol para calcular la posición geográfica donde se encontraban, ahora la situación parecía diametralmente opuesta y el buen tiempo les acompañó en todo momento. Pero no sólo tuvieron suerte con el tiempo: al aproximarse a la zona del Salón de Baile del Diablo no fueron capaces de reconocer la ruta que habían seguido durante el ascenso, se equivocaron de camino y, por pura casualidad, evitaron el paso que tantos sobresaltos les había causado en el pasado.

Algo parecido les ocurrió cuando, al día siguiente, se acercaron al

glaciar del Diablo. En este caso la perfecta visibilidad les permitió inspeccionarlo con claridad y, para su sorpresa, descubrieron que junto a aquel caos de grietas y hendiduras que habían atravesado en la ida había una zona limpia que parecía no guardar relación con sus alrededores y que les permitió saltarse la mayor parte del glaciar. Gracias a ella, en unas pocas horas de relativa tranquilidad, consiguieron evitar aquel laberinto de grietas que hacía unas semanas les había costado tres agotadores días de constantes peligros.

Al día siguiente, 3 de enero, el tiempo cambió, la niebla cayó y la visibilidad fue empeorando según avanzaban, hasta que a mediodía decidieron detenerse y acampar para no correr el riesgo de saltarse el depósito, al que según sus cálculos debían estar a punto de llegar. Horas después la niebla se abrió y por fin pudieron ver una montaña que reconocieron sin la menor duda; la alegría fue tal que estallaron en gritos de júbilo y en un cuarto de hora, «un tiempo increíblemente corto» (Amundsen, vol. II, 2001: 147), los trineos estaban listos para partir. Pronto se dieron cuenta de que con la niebla habían avanzado mucho más que lo que creían y que el depósito no se encontraba delante, sino detrás, a una distancia indeterminada, por lo que decidieron olvidarse de él y continuar hasta recorrer la distancia acordada para el día. De repente, cuando acamparon, la niebla que había estado todo el día cubriendo el glaciar desapareció y pudieron descubrir que el rastro de su paso en el viaje de ida al Polo se distinguía claramente. Y ese rastro tenía que llevar al depósito.

Aunque Amundsen estaba muy cansado y seguía pensando en dejarlo atrás, sus hombres estaban dispuestos a retroceder los kilómetros que hiciera falta, y que estimaban en unos 25, para conseguir las provisiones. Finalmente serían Bjaaland y Helmer-Hanssen quienes, sin descansar, descargaron un trineo y se pusieron en marcha. Ocho horas después regresaban con el trineo cargado de provisiones; habían recorrido 50 kilómetros, a los que si se añadía los que habían hecho antes en la marcha de ese día, hacía un total próximo a los 80

kilómetros, una cifra ciertamente respetable. Cuando llegaron, sus compañeros les tenían

preparado lo que más podían desear y necesitar después de la deshidratación producida por el esfuerzo y la altura: una gran cantidad de agua, que para ellos representó el mayor de los manjares.

La suerte vuelve a estar de su lado

Después de un breve descanso se pusieron de nuevo en marcha a la

una de la madrugada.

El día que les esperaba se presentaba duro, puesto que tenían que subir los casi 1000 metros que en el viaje de ida habían bajado desde el depósito de *La Carnicería*. Además querían aprovechar que, aunque la temperatura seguía rondando los 20 oC bajo cero, lucía el sol y podrían identificar mejor la ruta. Como esperaban, la ascensión fue larga y agotadora tanto para hombres como para perros, que cada vez estaban más débiles y cuyo número seguía disminuyendo debido al arduo esfuerzo que se exigía de ellos.

Pese a que habían llegado los primeros al Polo y que, salvo un accidente, su victoria estaba asegurada, Amundsen seguía tenso y las relaciones con sus hombres continuaban deteriorándose. En una ocasión echó una fuerte bronca a dos de ellos porque con sus ronquidos no habían dejado dormir a los otros; en referencia a ese incidente, Hassel se quejaría en su diario: «Las cosas siempre se pueden decir de muchas maneras y Amundsen siempre elige la forma más arrogante e hiriente de decirlas» (Bomann-Larsen, 2006: 109).

Durante los días siguientes avanzaron luchando contra la pendiente, recorriendo en un esfuerzo titánico los 60 kilómetros que según sus cálculos debían separarles de *La Carnicería*.

Sin embargo, pese a que en el camino iban localizando y siguiendo algunos de los mojones que marcaban la ruta, cuando llegaron a la zona donde debería estar el depósito no consiguieron distinguirlo y, lo que es todavía peor, se encontraron frente a una masa de montañas completamente desconocidas que les cerraba el paso. Durante un buen rato reinó el estupor entre ellos, incapaces de comprender qué es lo que les había pasado para perder la ruta y llevarles a un callejón sin salida.

De repente Helmer-Hanssen vio algo a unos cinco kilómetros de distancia que le llamó la atención. Después de observarlo detenidamente, comentaría enigmático: «Me parece que alguien ha estado aquí antes»; todos siguieron su mirada y Wisting exclamó: «¡Que me cuelguen si eso no es la tabla de esquí rota que dejé al lado del depósito!» (Amundsen, vol.

II, 2001: 153). Aquel esquí que habían dejado de forma casual junto a las provisiones, por esos juegos del destino, se había convertido en la mejor de las señalizaciones y les acababa de evitar horas de angustia o quién sabe si incluso les había salvado la vida. Poco después alcanzaron el lugar y los perros pudieron darse un festín con la carne

que había allí almacenada. Durante mes y medio no les habían alimentado más que con *pemmican* y Amundsen tenía la experiencia de que los perros podían llegar a aburrirse e incluso, pese al hambre, aborrecer y dejar de comer este producto.

Mientras los perros devoraban a sus antiguos compañeros, los noruegos estudiaron la situación. Durante la subida habían ido anotando cuidadosamente los rumbos que seguían en relación con las montañas, pero ahora ninguno de ellos era capaz de recordar esas cumbres y, además, según sus notas tenían que seguir en una dirección en la que no parecía que hubiese más que una inmensa pared rocosa que se extendía frente a ellos bloqueándoles la ruta. La situación era desconcertante, como si alguien les hubiese cerrado el camino que les debería conducir hasta la Barrera.

Confusos, esperaron a que los perros hubieran terminado de comer. Podían haber acampado allí, ya que la temperatura era próxima a los 25 oC bajo cero y soplaba un viento desapacible que incitaba a guarecerse dentro de la tienda. Sin embargo, aquel lugar les traía malos recuerdos a todos y decidieron seguir; además, necesitaban aclarar lo antes posible el misterio que tenían delante. Por algún lugar de aquellas montañas tenía que continuar la ruta que les llevase al glaciar Axel Heiberg –el equivalente al glaciar Beardmore de los ingleses–, y de allí directo al comienzo de su línea de depósitos en la Barrera. Llegados a ese punto, no tendrían más que seguirlos para terminar en *Framheim*. Pero antes tenían que encontrar el misterioso paso que les permitiera salvar esa pared que se empeñaba en cortarles el camino.

El último tramo de Scott hasta el Polo (4-16 de enero)

Mientras los noruegos se enfrentaban a este inesperado desafío, a los británicos les llegó el momento de separarse. Un grupo, formado por cinco hombres, continuaría hasta el Polo y pasaría a la posteridad; el otro, un mermado grupo de tres, regresaría sin más gratificación que el deber cumplido.

Después de redistribuir las cargas en los trineos, Scott pidió al desconsolado grupo de apoyo que antes de volver acompañasen al grupo del Polo un poco para ver cómo se desenvolvía con el trineo cargado. Cuando comprobaron que podían avanzar sin dificultades, llegó el duro momento de la despedida. Para Scott no había sido una decisión sencilla; el teniente Evans estaba disgustado, porque siempre se había hecho ilusiones de llegar al Polo, pero su posterior derrumbe físico durante el viaje de vuelta confirmaría que la elección fue

acertada. También le había resultado difícil al capitán dejar atrás a los otros dos compañeros: con Crean había compartido un largo viaje en trineo durante la expedición del *Discovery*, y Lashly se encontraba en muy buena forma física. Pero había tenido que elegir y ahora todos debían afrontar su destino: unos iniciando el último tramo hasta su anhelado objetivo, los otros tratando de olvidar sus sueños de gloria. Antes de despedirse, el teniente Evans rebuscó entre sus pertenencias hasta encontrar la pequeña bandera que su mujer confeccionó con sus propias manos para que su marido la pusiese en el Polo y, resignado, se la entregó a Bowers.

Seguros de sí mismos

Durante los primeros días todo fue bien. Aunque las temperaturas eran bajas, inferiores a los 25 oC bajo cero, lucía el sol, lo que hacía la marcha más agradable y les permitía secar sus ropas. La superficie era muy irregular, y tan pronto era adecuada para los esquís como debían quitárselos y seguir a pie. Iban por un terreno que Shackleton había recorrido sin esquís: no tenía sentido llevarlos puestos si no representaban ninguna ventaja, y tampoco quitárselos y transportarlos en el trineo, puesto que suponía acarrear un considerable peso muerto42. De hecho, hubo un momento en el que llegaron a dejar los esquís para recogerlos en el viaje de vuelta, pero unos kilómetros más adelante, cuando la superficie fue de nuevo adecuada, tuvieron que volver a buscarlos. Pese a estas dificultades, durante los primeros días hicieron un buen promedio superior a los 20 kilómetros diarios, más que suficiente para llegar al Polo y volver sin ningún tipo de complicaciones.

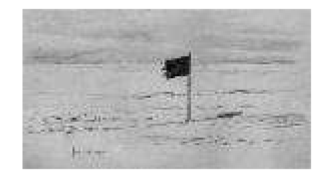
Según avanzaban Scott se sentía cada vez más satisfecho del grupo que había elegido. De ellos, el suboficial Evans, Wilson y él mismo, tenían una gran experiencia en marchas con trineos, de los que más en todo su país. Evans, aparte de ser el hombre más fuerte de toda la expedición, había confeccionado los crampones y botas de esquiar; además era el responsable de todos los arreglos y modificaciones hechos a los trineos, tiendas, arneses y sacos de dormir; era el hombre ideal si había que reparar algo; y, en cierta forma, representaba a la marinería. Wilson era el médico, absolutamente necesario si alguien enfermaba o tenían un accidente; había demostrado que se encontraba en excelente forma física y, por su carácter, era el compañero ideal para una empresa como ésta, tan agotadora física y mentalmente. Oates era un hombre de acción que había demostrado su buen criterio en situaciones límite y que se había adaptado muy bien al duro trabajo de la marcha; posiblemente lo había elegido también por el hecho de que representaba al Ejército en el Polo43. Y el activo

Bowers, una persona que, pese a su pequeño tamaño, tenía una gran fortaleza física y una sorprendente resistencia al frío; además de encargarse de llevar un control exhaustivo de las provisiones y realizar las observaciones meteorológicas y las astronómicas para establecer su posición, tenía un carácter extraordinariamente optimista, en opinión de Shackleton la primera de las cualidades que debía tener un explorador polar.

Finalmente estaba él mismo, que, pese a ser el de mayor edad[44], había demostrado una fortaleza que hacía que nadie le hubiera podido dejar atrás durante la marcha; además siempre estaba decidido a animar a los otros para avanzar un poco más. «Difícilmente se podía haber elegido un equipo mejor» (Scott, 2006: 370).

Sin embargo, aunque la meseta polar se iba haciendo más plana, la superficie helada fue empeorado y cada vez tenían que hacer un mayor esfuerzo para avanzar. Pese a todo, el ritmo se mantuvo fuerte y el 9 de enero sobrepasaron la última posición de Shackleton. A diferencia de los noruegos, que dieron un simbolismo especial a ese momento, para los británicos pasó casi desapercibido y Scott en su diario tan sólo comentaría que a partir de ese punto todo era ya terreno completamente desconocido. Un día después alcanzaron los 88o30’ S y montaron un nuevo depósito. Se encontraban a 150 kilómetros del Polo y el

terreno, que durante días había sido llano, comenzaba a descender, como habían comprobado semanas antes los noruegos. Seguían muy optimistas, hablaban maravillas de la cantidad y calidad de las raciones de comida y de lo cómodos que dormían bien arrebujados en sus sacos de dormir.



Una banderola negra

De pronto sucedió algo sin causa aparente. A la mala superficie del suelo por el que les costaba tanto avanzar en los últimos días se unió una sensación de frío que no habían experimentado hasta entonces, incluso con temperaturas mucho más bajas. El día 13

pasaron la latitud de 89o S y la distancia al Polo ya sólo se medía con dos cifras. La proximidad de alcanzar su objetivo les animó a avanzar con más decisión y siguieron recorriendo casi 20 kilómetros diarios pese a la complicación del terreno y al frío intenso.

«Oates parece estar notando el frío y el cansancio más que el resto, pero todos seguimos estando en buena forma» (Scott, 2006: 375).

El día 15 montaron su último depósito con abundantes provisiones para el regreso. Pero aunque los trineos cada vez eran más ligeros, el rozamiento con una nieve de tacto de arena hacía que les costase lo mismo avanzar, si no más. En cualquier caso se encontraban a poco más de 40 kilómetros del Polo; ya nada podía detenerlos y ellos lo sabían. No habían visto señales de los noruegos en el ascenso al glaciar, por donde estaban seguros que tratarían de subir, luego el triunfo parecía garantizado. Sin embargo, en esos momentos en los que ya casi saboreaban la victoria, el fantasma de Amundsen, que durante tanto tiempo Scott había logrado excluir de su diario –nunca sabremos si también de sus pensamientos–, planeaba amenazante sobre sus páginas: «Ya debería ser cosa hecha; lo peor que podría ocurrir es encontrarnos con que la bandera noruega se ha adelantado a la nuestra» (Scott, 2006: 375).

Una de las banderolas que dejó Amundsen en las proximidades del Polo Sur fue la prueba para los británicos de que habían perdido la carrera

Al día siguiente acometieron lo que debería ser el último día de marcha, pues al siguiente estaba claro que llegarían a la meta. Durante la mañana estaban tan entusiasmados que hicieron casi 15 kilómetros y después de comer salieron con redobladas energías. Dos horas después a Bowers, que tenía vista de lince, le pareció ver en la distancia una especie de mojón, pero él mismo rechazó la idea tratando de convencerse de que no era más que un pequeño montículo de hielo. Media hora más tarde de nuevo vio algo por delante, algo negro que no parecía propio de aquel paisaje.

En esta ocasión desviaron la ruta para acercarse hasta allí y pronto distinguieron una bandera negra atada al patín de un trineo clavado verticalmente. «Lo peor ha sucedido –

escribiría Scott, pero inmediatamente rectificó y añadió–, o casi lo peor. Los noruegos se nos

han adelantado y han alcanzado el objetivo antes que nosotros. Es una decepción terrible, pero más que por mí, lo siento por mis leales compañeros» (Scott, 2006: 376).

Amundsen vence a las montañas (4-6 de enero)

Los noruegos llevaban dos días viendo montañas que no recordaban en absoluto. En su viaje de ida al Polo habían atravesado esa zona envueltos en niebla y mal tiempo y tan sólo de vez en cuando habían podido tener una clara visión, la mayor parte de las veces incluso parcial, de su alrededor. Por lo tanto, ahora, en el regreso, se encontraban desconcertados al comprobar que aquellos fragmentados recuerdos no se correspondían en nada con la realidad que tenían ante sus ojos. Habían localizado y seguido algunos mojones, por lo que estaban seguros de hallarse en el camino de vuelta; incluso habían localizado el depósito de *La Carnicería*, pero en aquel punto su sorpresa había llegado al límite cuando comprobaron que una pared rocosa les cerraba la ruta.

Seguros de que en algún lugar había un paso por el que ellos habían podido cruzar, encararon la masa rocosa y cuando ya estaban próximos a ella pudieron ver, con la más honda de las satisfacciones, que en efecto allí estaba el acceso por el que habían subido. Al otro lado encontraron una pendiente tan fuerte que, si había sido terriblemente duro subirla por el propio esfuerzo del ascenso, como todavía recordaban, ahora, desde arriba, comprendieron que iba a ser especialmente duro bajarla por los peligros del descenso.

Después de liar la cuerda con numerosas vueltas a los patines de los trineos para que hiciesen de freno, se lanzaron pendiente abajo; pese a estas precauciones los trineos se aceleraban cada vez más y faltó poco para que tuvieran un trágico accidente. Una vez que salvaron este complicado obstáculo acamparon contentos, pues la parte más difícil de su viaje parecía que ya había terminado.

Cada vez más rápidos

A la una de la madrugada del día siguiente volvieron a ponerse en marcha en medio de un paisaje tan espectacular que incluso ellos,

acostumbrados a las montañas, se sintieron deslumbrados por la majestuosidad y belleza que les rodeaba. Durante horas y horas descendieron una pendiente que parecía interminable siguiendo los mojones que les indicaban la ruta, mientras de las montañas circundantes les llegaban, repetidos por el eco, los estampidos de los aludes y las avalanchas. Si para los dos conductores de trineo y para los perros fue una bajada difícil, la sensación de los tres esquiadores fue muy distinta, pues disfrutaron de kilómetros y kilómetros de laderas cubiertas de nieve virgen por la que se deslizaban entusiasmados.

Aquella tarde montaron la tienda sobre el antiguo campamento que establecieron a 1000

metros de altura sobre el nivel del mar y por primera vez pudieron volver a sentir los beneficios de dejar de respirar aire enrarecido. En vista de que tanto ellos como los perros



se encontraban en inmejorables condiciones, acordaron modificar su ritmo y, a partir de ese momento, consistiría en hacer unos 30 kilómetros, descansar seis horas y volver a ponerse en marcha. Con ese cambio el día 6 de enero al filo de la medianoche llegaron al final del glaciar; habían terminado de atravesar las montañas. Después de cincuenta y un días de viaje se encontraban otra vez de vuelta sobre la superficie de la Barrera.

No se detuvieron allí demasiado tiempo, ya que el depósito había sufrido con el calor del sol y parte de la comida se había echado a perder, pero tenían bastante. Lo que sí agradecieron fue la ropa limpia que habían dejado y que ahora les permitía quitarse la que habían estado utilizando sin cambiarse durante casi dos meses. Después de descansar y recoger muestras geológicas del monte más cercano, volvieron a ponerse en marcha siguiendo la ruta de mojones que les llevaría a los depósitos, que estaban separados entre sí unos 100 kilómetros. En cualquier caso, llevaban treinta y cinco días de provisiones en los trineos, suficientes para hacer frente a cualquier eventualidad. Ya sólo tenían que seguir su línea de depósitos que les conduciría por el camino más directo a su base de *Framheim*.

Scott llega al Polo (16-18 de enero)

Los británicos todavía permanecieron un tiempo junto a aquella banderola negra que en un instante había borrado todos sus sueños de gloria, todas las esperanzas de triunfar en las que se habían refugiado cuando el esfuerzo necesario para vencer las dificultades parecía ser superior a sus fuerzas. Había señales de un campamento –los noruegos habían acampado allí el 13 de diciembre–, de huellas de trineos y de perros, muchos perros. Wilson estimó que debían de haber pasado por allí hacía unas tres semanas. Parecía evidente que habían sabido encontrar otra ruta para salvar las montañas y subir hasta la meseta; también estaba claro que los perros pudieron lograrlo. En aquel mismo lugar pasaron una amarga noche en la que casi no pudieron dormir.

Los expedicionarios británicos ante la tienda de los noruegos en el Polo Sur Geográfico, un mes después de la llegada de Amundsen

A la mañana siguiente, durante tres horas siguieron como hipnotizados las huellas de los noruegos hasta que se dieron cuenta de que no sólo estaban tan borradas que eran difíciles de seguir, sino que continuaban en una dirección extraña que les estaba sacando de su propia ruta. Es fácil imaginarse cuál sería su estado de ánimo, pero es que, además, de repente todo se confabulaba contra ellos. La temperatura descendió todavía un poco más,

hasta 30 oC bajo cero, y la sensación de frío se acrecentó porque volvía a soplar con fuerza el viento del Sur, que les daba de frente, haciendo estragos sobre sus caras ya de por sí dañadas por más de cien días de exposición al sol, al viento y al frío. Wilson, siempre fiel observador de las condiciones físicas de sus compañeros, comentaría en su diario que especialmente «Oates, Evans y Bowers tienen fuertes síntomas de congelación en nariz y mejillas» (Cherry-Garrard, 2008: 820). Después de avanzar 15 kilómetros hicieron un alto para comer y dar un respiro a Evans, que tenía problemas con sus manos debido al frío.

Luego, siempre bajo un viento frío cargado de humedad que les penetraba hasta los huesos, continuaron avanzando y, tras hacer otros 13 kilómetros, acamparon donde según sus cálculos se encontraba el Polo.

La amargura del momento soñado

«Miércoles 17 de enero. ¡El Polo! Sí, pero en condiciones tan distintas

a las que nos habíamos esperado!» Así comenzaría Scott sus anotaciones en el diario esa noche; luego, después de narrar los acontecimientos del día, diría: «¡Dios santo! Es un lugar espantoso, y más para nosotros que hemos sufrido horrores para llegar hasta aquí sin obtener la recompensa de ser los primeros». A continuación pareció reponerse del impacto emocional y continuaría más animado: «Bueno, hemos llegado y el viento puede que mañana sea nuestro aliado» (Scott, 2006: 376), pensando en que a la vuelta les daría en la espalda, empujándoles y ayudándoles a avanzar.

Curiosamente, esa noche sus entradas en el diario terminarían con una frase que no parece propia de una persona abatida y resignada a su suerte, sino todo lo contrario, de una persona combativa y animosa que, incluso en esos difíciles momentos en los que reconoce que se le han adelantado, todavía vislumbra el poder de los medios de comunicación y es consciente de que, si fuera capaz de regresar a la civilización y dar antes que Amundsen la noticia de que se ha llegado al Polo, el sentimiento de admiración y de orgullo de la gente sería para la gesta en sí misma, no sólo para el primero en haberlo logrado. Así, escribiría con un espíritu competitivo, digno de admirar considerando las circunstancias en que se hallaba: «Ahora nos toca regresar en una lucha desesperada por ser los primeros en dar las noticias. Me pregunto si lo lograremos» (Scott, 2006: 377).

Esa noche realizaron diversas medidas al Sol, que seguía luciendo sobre sus cabezas sin ocultarse, para calcular con precisión el punto donde se encontraban. Después de hacer los cálculos descubrieron, como también les sucedió en su momento a los noruegos, que no estaban sobre el Polo sino que éste se encontraba a unos seis kilómetros siguiendo la dirección que traían. Precisamente hacía unas horas que, en aquella dirección, la privilegiada vista de Bowers había visto algo que no podía precisar pero que bien podría ser un mojón o una tienda.

Al día siguiente, antes de regresar, decidieron ir hasta el nuevo punto que habían calculado para el Polo y plantar allí la bandera británica. Mientras avanzaban en la dirección calculada pasaron tan cerca del objeto visto por Bowers –identificado claramente como una tienda– que, aunque su presencia era un recordatorio de su derrota, se acercaron hasta él.

Allí tomaron varias fotografías, Wilson dibujó unos bocetos, pese a que estaba a 30 oC bajo cero y las manos se le quedaban heladas, y encontraron en el interior de la tienda las dos cartas que había dejado Amundsen, la primera para su monarca Haakon VII y la segunda, en

inglés, dirigida a Scott. Al abrirla leyó:

Estimado capitán Scott, como usted será probablemente el primero en llegar hasta aquí después de nosotros, ¿puedo pedirle que envíe la carta adjunta al rey Haakon VII? Si los equipos que hemos dejado en la tienda pueden serle de alguna utilidad, no dude en tomarlos. Con mis mejores votos, le deseo un feliz viaje de regreso. Reciba un cordial saludo. Roald Amundsen.

Se sorprendieron de que no hubiera dejado también una descripción de la ruta que habían seguido hasta el Polo, aunque no podían saber que lo había hecho en la carta que iba dirigida a su soberano. Con curiosidad observaron el material que habían dejado los noruegos pero, aun habiendo varias prendas de abrigo, no se llevaron nada, únicamente Wilson cogió alcohol metílico que podría necesitar para curas. Finalmente, Scott dejó en el interior de la tienda una nota informando de su paso y después reanudaron su marcha hacia lo que consideraban que era el auténtico Polo Sur45.

Las fotos más tristes de la historia

Al llegar al lugar donde habían calculado que estaba el Polo, que distaba apenas un par de kilómetros de *Polheim*, acamparon para comer, levantaron un mojón y sacaron por fin su bandera, a la que Scott con tristeza y con cierto tono de culpabilidad se referiría como

«nuestra pobre y desairada bandera» (Scott, 2006: 377).

De este instante son las conocidas fotos de su llegada al Polo, en las que sus caras reflejan el gran desencanto que sentían. Pocos testimonios en la historia logran transmitir mejor la amargura de la derrota que esas imágenes. Hacía unas pocas semanas cinco hombres acababan de vivir allí mismo momentos de alegría y orgullo, y ahora otros cinco hombres, como en el anverso de la moneda, vivían momentos de tristeza y frustración.

Paradójicamente los dos grupos habían tenido que recorrer similares distancias, desafiar parecidos peligros y realizar esfuerzos al menos semejantes. Unos estaban ya volviendo a su base con la euforia del deber cumplido y esperando los laureles del triunfo y el reconocimiento de su entorno inmediato, de todo su país y del mundo entero; otros tenían que encarar el mismo regreso, pero no como portadores de la victoria sino sintiendo la desilusión de no haber sido capaces de ser los primeros.



Sin lugar a dudas, Scott había obrado sabiamente cuando no quiso aceptar el desafío que parecía implicar el telegrama de Amundsen. Durante casi un año había tratado de no considerar aquello como una competición y así lo había dejado por escrito en varias ocasiones; una de ellas en septiembre: «Aun en el caso de que Amundsen llegase al Polo antes que yo, mi expedición no dejaría de ser considerada como una de las más importantes realizadas en las regiones polares» (Scott, 2006: 286). Un mes después escribiría: «Cualquier tentativa de lanzarme a una carrera de competencia con Amundsen pondría en peligro mi propio proyecto. A fin de cuentas no he venido al Sur para eso» (Scott, 2006: 302).

Pocas fotografías han sabido captar el amargo sabor de la derrota como esta del equipo británico al llegar al Polo Sur Sin embargo, toda su racionalidad y la de sus hombres se vino abajo cuando comprendieron que Amundsen se les había adelantado. El espíritu competitivo del ser humano, gracias al cual es posible que hayamos llegado hasta donde estamos en la larga marcha de la evolución, parece estar más arraigado en los genes que el hecho racional de entender que esfuerzos similares deberían llevar emparejadas recompensas similares, sin importar demasiado quién haya llegado ligeramente antes. Pero así es la humanidad, y de ahí el rostro de pesar de Scott y de todos sus compañeros.

En aquellos momentos Amundsen se encontraba a tan sólo 300 kilómetros de *Framheim* y Scott, con total sinceridad, volvería a escribir en su diario: «Bien, acabamos de dar la espalda al objeto de nuestras ambiciones y debemos enfrentarnos a 1500 kilómetros de ininterrumpido arrastre del trineo. ¡Adiós a nuestras fantasías!» (Scott, 2006: 378).

41 La propuesta fue hacer un número redondo: 15 millas geográficas (equivalentes a unos 27 kilómetros).

42 El peso de aquellos primeros esquís era considerablemente superior a los actuales.

43 En la actualidad, buscar el equilibrio entre los componentes según su procedencia social, trayectoria profesional, color de la piel, sexo, *etc.* se utiliza habitualmente en cualquier selección de los integrantes de un equipo que se espera que tenga una gran repercusión mediática, como por ejemplo en la actividad espacial.

44 Scott tenía cuarenta y tres años; Wilson, treinta y nueve; el suboficial Evans, treinta y cinco; Oates, treinta y uno, y Bowers, veintiocho.

45 Cálculos posteriores más precisos realizados con los datos originales de las observaciones al Sol de noruegos y británicos (Hinks, 1944: 8), señalarían que ninguno de los dos había localizado con precisión el Polo, quedándose ambos a un par de kilómetros de él (Amundsen se quedaría a 2,7 y Scott a 1,7

kilómetros). Aunque, evidentemente, eso no desacredita para nada la gesta que realizaron.

EL REGRESO SE CONVIERTE EN TRAGEDIA

Amundsen vuelve a caminar sobre la Barrera (7-16 de enero)

COMO SI el mal tiempo hubiera estado esperando a que los noruegos terminasen de atravesar las montañas y descender el glaciar, nada más llegar a la Barrera estalló una tormenta. Habían tenido mucha suerte de que no les pillase en las cumbres o entre las grietas del glaciar, pero la zona donde se encontraban todavía no era segura. Las corrientes de hielo que llegaban de las montañas provocaban en los primeros kilómetros de la Barrera grandes alteraciones en su superficie con frecuentes grietas, todavía más peligrosas bajo los efectos de una tormenta. Para tratar de evitar riesgos, decidieron que los dos esquiadores que iban a abrir la marcha, Bjaaland y Hassel, fueran encordados.

Pese a todo, no tuvieron demasiados problemas para avanzar y lo más destacado fue una ocasión en la que durante un instante los rayos del sol atravesaron el espeso manto de nubes iluminándoles el camino e inmediatamente se escuchó un grito de Helmer-Hanssen, que como siempre iba conduciendo el primer trineo, ordenando a Bjaaland que se parase: estaba al mismo borde de una inmensa grieta que no había visto debido a que tenía problemas con sus gafas de nieve. Poco después dejaban atrás la tormenta, que parecía limitarse a la zona de las montañas, y comenzaron la marcha sobre la Barrera siguiendo el

mismo procedimiento que en el viaje de ida. Un esquiador abría la marcha y Helmer-Hanssen, con la ayuda de la brújula, corregía su dirección cuando se desviaba de la línea recta, algo habitual debido a la dificultad de avanzar en una misma dirección cuando no hay ningún accidente geográfico, ni la más mínima alteración que sirva de referencia. De no ser por la ayuda de la brújula, sobre la Barrera, en un día nublado o envuelto en la niebla incluso el esquiador con mejor sentido de la orientación terminaría dando vueltas en círculo.

De nuevo la monotonía

Habían pasado dos meses, pero los mojones que habían establecido cada cinco kilómetros mantenían el trozo de papel donde habían escrito el día que lo habían levantado, la latitud a la que se encontraba y, lo más importante, la dirección que tenían que seguir para localizar el siguiente. Una ayuda sin duda inestimable, especialmente cuando se acercaban a los depósitos. En cualquier caso, en varias ocasiones perdieron la línea de mojones, aunque siempre volvieron a encontrarla.

Una de esas ocasiones fue el día 13 de enero, cuando se estaban aproximando al depósito de 83o S, el último que no habían señalizado con las líneas transversales de banderas. Durante

todo el día una espesa niebla les había envuelto y les había hecho perder todos los mojones.

A las cuatro de la tarde, cuando debían estar a la altura del depósito, decidieron pararse y acampar hasta que el tiempo mejorase y pudieran localizarlo. No habían terminado de montar la tienda cuando se produjo un claro en la niebla y el depósito apareció a unas decenas de metros de donde se encontraban.

Desde que llegaron a la Barrera, y puesto que tanto ellos como los perros se encontraban en inmejorables condiciones físicas, habían vuelto a incrementar el ritmo de marcha; así un día recorrían 55 kilómetros y el segundo «descansaban», no avanzando más que la mitad, es decir casi 30 kilómetros. En cualquier caso, con la abundancia de provisiones que llevaban y las que encontraban en los depósitos, habían aumentado la ración de los perros y los once que les quedaban estaban casi mejor que cuando habían empezado el viaje dos meses atrás.

El resto de los perros había ido muriendo uno a uno, agotados por el esfuerzo, o sacrificados porque ya no podían mantener el ritmo.

A la velocidad a la que se movían, cada dos o tres días alcanzaban un nuevo depósito, donde disponían de abundantes provisiones para hombres y perros. El día 16 de enero, precisamente cuando los británicos descubrían que los noruegos se les habían adelantado en el Polo, éstos alcanzaban su depósito de 82o S, que les situaba en el último punto al que habían llegado con sus viajes para establecer depósitos el año anterior, el equivalente al depósito de *La Tonelada* de los británicos. A partir de ahí ya se conocían el camino de otras tres veces y tanto la ruta como los depósitos los tenían perfectamente señalizados, la primera con marcas cada par de kilómetros y los segundos con líneas trasversales de banderas. Ya no tenían por qué tener problemas para alcanzar *Framheim*. Prácticamente su viaje había terminado.

Finalmente, Scott entra en la carrera (19-25 de enero)

Poco quedaba por hacer en el Polo. Aquel lugar donde los noruegos habían disfrutado de un tiempo excelente recibió a los británicos con un frío extremo. Durante tres pletóricos días los noruegos celebraron su victoria; a los británicos les bastó con poco más de uno para ver todo lo que tenían que ver allí. Amundsen, receloso, había ubicado y reubicado su posición para garantizar que los británicos no pudieran desacreditar su logro por un fallo en el establecimiento de su posición. Scott, con generosidad, reconoció desde el primer momento que se les habían adelantado, sin entrar en ridículas precisiones de si habían ubicado el Polo en el lugar exacto o se habían equivocado en unos centenares de metros.

Ahora quedaba el regreso. Al igual que hizo Shackleton, montaron un mástil sobre su trineo, al que sujetaron el suelo de la tienda para que hiciera de vela, de esta manera el viento del Sur, que hasta entonces les había dado en la cara dificultándoles el avance, se convertiría en un aliado que les ayudaría a empujar la carga. Durante un corto tiempo caminaron sobre las huellas entremezcladas de sus pasos y de los noruegos, hasta que

volvieron a alcanzar aquella primera bandera de tela negra noruega que había volatilizado sus sueños de gloria.

Sobre sus propias huellas

Un par de kilómetros más adelante, como buscando la seguridad de estar nuevamente sobre huellas que eran sólo suyas, montaron el campamento. Esa noche Bowers reflejaría en su diario ese alivio de dejar atrás todo lo que le recordaba la presencia de los noruegos. Y

Scott, como si intuyera que su estado anímico estaba influyendo sobre su estado físico, escribiría: «No estoy seguro de si no sentimos más el frío ahora que en nuestro viaje de ida»

(Scott, 2006: 380). En cualquier caso, las temperaturas eran próximas a los 30 oC bajo cero. Al día siguiente, aunque el estado de la nieve dificultaba el deslizamiento de los patines, siguieron avanzando a buen ritmo. En los dos primeros días de marcha hicieron más de 60

kilómetros y Scott se mostraba optimista, no sólo sobre el hecho de regresar, de lo que en aquellos momentos no parecía dudar, salvo que tuvieran la fatalidad de un grave accidente, sino que incluso confiaba «en llegar a tiempo de coger el barco» (Scott, 2006: 382).

Desde que tuvo noticias de los nuevos planes de Amundsen, Scott había logrado continuar con los suyos sin caer en la tentación de entrar en la carrera por ser el primero, en parte porque al recibir el telegrama en Nueva Zelanda poco, o más bien nada, podía hacer para modificar los medios de transporte que iba a utilizar, simplemente optimizarlos y mantener el mayor ritmo de avance posible, cosa que había intentado. De hecho, antes de salir de su base en Cabo Evans, pensaba que el grupo del Polo no iba a regresar a tiempo de coger el *Terra Nova* puesto que éste no podía demorar mucho su partida por el riesgo de que lo apresasen los hielos. Sin embargo, ahora que Amundsen había llegado al Polo antes que él y que iba a dar la noticia de su éxito cuanto antes, también comprendió que él tenía que tratar de informar al mundo lo más pronto posible y evitar que hubiera una separación de un año entre las noticias del noruego y las suyas, dado que si perdían el barco tendrían que esperar a que regresase el año siguiente. Pero para eso tenía que «llegar a tiempo de coger el barco».

Finalmente, Scott había entrado en la carrera.

Los días siguientes el buen tiempo se alternaba con el malo y sufrieron fuertes tormentas, tantas que incluso Scott llegaría a preocuparse46: «¿Estará cambiando el tiempo? Si es así, que Dios nos asista» (Scott, 2006: 384). Sin embargo siguieron avanzando en cuanto el tiempo lo permitió, ayudados por fuertes vientos del Sur que lograron que, pese al mal estado de la nieve, el trineo, con la ayuda de la vela, volase sobre la superficie de la meseta consiguiendo buenas marchas. Durante esos días su preocupación era, como fue la de Shackleton y también la de Amundsen, encontrar los depósitos. Temían que la nieve y el viento hubieran enterrado sus huellas, pero afortunadamente no ocurrió así y día tras día, aunque a veces con dificultades, pudieron seguir las marcas que les fueron llevando uno tras otro a los depósitos

de comida que habían establecido en el viaje de ida. Con la comida prevista y avanzando a buen ritmo todo parecía ir bien, salvo el estado físico de dos de sus compañeros.



Las acuarelas de Wilson son un testimonio de primera mano de las dificultades que tuvieron que afrontar los expedicionarios

El decaimiento físico del más fuerte

Cada vez con más frecuencia los diarios de Scott y de Wilson se irían llenando de anotaciones respecto a las condiciones físicas de sus compañeros: «Me temo que a Oates le están afectando el frío y la fatiga más que a nosotros» (Scott, 2006: 382), y «el corte que Evans se hizo hace unos días en la mano le está supurando» (Scott, 2006: 382). El frío era intenso, llegando algunas noches a los 35 oC bajo cero; durante el día, aunque tenían el viento de espaldas, sobre la barba se les acumulaba el hielo, especialmente alrededor de la boca, y a pesar de la ropa y al esfuerzo que hacían para empujar el trineo todos sentían mucho frío, sobre todo en las manos. Los que estaban peor eran Oates y el suboficial Evans, que tenían ampollas provocadas por las congelaciones en nariz y mejillas.

El día 23 de enero, cuando el viento les estaba impulsando con tanta fuerza que ya habían recorrido 20 kilómetros y pensaban que en el resto del día podrían hacer otros tantos y alcanzar el depósito del *Grado y Medio*, Wilson advirtió que Evans tenía la nariz blanca y dura, síntomas de una grave congelación, y Scott decidió acampar allí mismo para no prolongar sus sufrimientos. Para todos era evidente que Evans, el hombre más fuerte no sólo del grupo del Polo sino de toda la expedición, ya no era el de siempre y que se encontraba físicamente maltrecho y muy disgustado consigo mismo.

Mucho se ha especulado sobre las causas de su situación; Wilson, intuitivamente, pensaba que este estado de ánimo le venía de la impotencia que sienten los que nunca han estado enfermos y de repente se ven con limitaciones físicas; otros biógrafos, basándose en los comentarios que había hecho a otros marineros de la expedición,

han argumentado que, de todo el grupo del Polo, él era la persona que había puesto más esperanzas en el cambio de vida que le iba a reportar el ser uno de los que llegasen primero al Polo, por lo que su desengaño fue mayor; finalmente, según han pasado los años y han aumentado los conocimientos en el campo nutricional, se ha podido comprender el déficit calórico que todos los hombres de Scott estaban sufriendo a causa de raciones que en aquel momento se consideraban adecuadas, pero que en realidad eran insuficientes para el esfuerzo y el frío que estaban soportando[47]. Además, Evans era el más corpulento: pesaba unos cien kilos y los otros no pasaban de setenta y cinco kilos, y comía las mismas raciones que sus compañeros, mientras que hubiera necesitado una mayor cantidad de alimento para cubrir

las necesidades de un organismo también mayor. Sean cualesquiera las causas –

posiblemente todas influyeron en mayor o menor proporción–, el caso es que el debilitamiento de Evans iba a influir cada vez un poco más sobre el ritmo del grupo.

Cuando al día siguiente reanudaron la marcha el viento había cambiado y el depósito del *Grado y Medio*, que la tarde anterior parecía cercano, ahora les costaría alcanzarlo dos días enteros, un tiempo que luego se revelaría precioso. Además, en esos días a los problemas de Evans y Oates se añadieron los dolores que tenía Wilson en los ojos, quien se había cegado al no utilizar sus gafas para poder localizar mejor los mojones y las huellas que les indicaban la ruta que tenían que seguir. En cualquier caso, la llegada al depósito representó un alivio al proporcionarles comida para casi diez días. «Voy a dormir mucho más tranquilo sabiendo que tenemos el morral nuevamente lleno de provisiones» (Scott, 2006: 384). Su preocupación ahora era alcanzar el depósito de los *Tres Grados*, que se encontraba a 150 kilómetros, no sólo por volver a reabastecerse de comida sino porque eso significaría que por fin abandonarían la meseta polar, con sus fríos y sus dificultades para respirar, que, si habían causado mella en los noruegos y éstos iban esquiando, era muchísimo peor para los británicos, pues, pese a la ayuda del viento, seguían haciendo un esfuerzo descomunal para empujar el trineo. Para Scott alcanzar ese depósito se convirtió en un tema de vital importancia, como reflejaría su diario: «Pido a Dios que seamos capaces de seguir la ruta hasta él, una vez que lo alcancemos todo debería ir sobre ruedas» (Scott, 2006: 383).

Amundsen llega a Framheim *(17-25 de enero)*

Para quien las cosas iban realmente sobre ruedas era para Amundsen. Uno tras otro los depósitos de la Barrera iban siendo alcanzados, proporcionando más y más comida que ayudaba a que los perros pudieran mantener el esfuerzo que se les estaba exigiendo: 40

kilómetros de media diaria. Hasta el momento todos los depósitos se encontraban en bastante buen estado, con excepción del situado a 83o S, donde para su sorpresa descubrieron que sobre la nieve había rastros de pisadas de perros; era evidente que tenían que ser los perros que se les habían escapado en la Barrera durante el viaje de ida; no podían haber salido de otra parte. Pero saber de dónde procedían las huellas resultaba todavía más intranquilizador, puesto que si los perros habían sobrevivido durante dos meses en aquella llanura helada y estéril es que habían encontrado cómo alimentarse, y los únicos lugares con comida en aquel páramo inhabitado de miles de kilómetros cuadrados eran precisamente sus depósitos.

Aquel contratiempo enervó a Amundsen. Mucho más cuando comprobó que las huellas de los perros tomaban dirección Norte, justo la que tenía su línea de depósitos, lo que le hizo temer que aquellos perros hambrientos los hubiesen asaltado y saqueado. Durante más de 50 kilómetros siguieron su rastro, que indicaba que los animales habían pasado por allí escasamente un par de días antes, hasta que vieron cómo tomaban otra dirección y

desaparecían. Sin embargo, la preocupación por si en sus correrías ya habían asaltado otros depósitos siguió pesando en su ánimo.

La tensión sigue horadando la convivencia

Poco después de perder de vista las huellas de los perros, al alcanzar uno de los mojones que habían distribuido a lo largo del camino se encontraron con que el calor del Sol había derretido parte de la estructura y había hecho caer el cuerpo de uno de los perros que sacrificaron durante el viaje de ida y que estaba en la parte alta del mojón. Cuando acamparon se suscitó una agria discusión entre Amundsen y Helmer-Hanssen, su amigo desde el paso del Noroeste, porque éste decía que el cuerpo de aquel perro, que también había estado expuesto a los rayos del Sol, olía un poco y Amundsen lo negaba tajantemente.

Hasta ese momento Helmer-Hanssen había sido el único capaz de interpretar los deseos de Amundsen y evitar cualquier situación conflictiva con él, pero entonces, cuando sólo faltaba una semana para alcanzar *Framheim* y completar el viaje, un incidente tan banal como

éste se convirtió en un tema de enfrentamiento y Amundsen, molesto porque su amigo le llevase la contraria, se enfadó tanto que dejó de hablarle. «Helmer-Hanssen ha caído en desgracia» (Bomann-Larsen, 2006: 109), escribiría en su diario Hassel, uno de los testigos de aquel incidente, que conociendo el irascible estado de ánimo de Amundsen decidió, como el resto de sus compañeros, no intervenir. Por supuesto que esa noche el perro sería troceado, cocinado y consumido por todos.

Al llegar al depósito de 82o S descubrieron que también había sido visitado por los perros vagabundos. Por lo que pudieron deducir, como en el caso anterior, el calor del sol había ablandado la estructura de los bloques de nieve haciendo que se cayeran varias cajas de comida y los cuerpos de dos perros que estaban en la parte superior; lógicamente, los perros que andaban sueltos no habían desaprovechado la oportunidad y habían dado buena cuenta de todo ello. En cualquier caso, puesto que tenían provisiones de sobra para continuar sin el más mínimo problema, aquello no habría sido más que un incidente poco menos que anecdótico, de no ser porque Amundsen siguió preocupado y tenso ante la posibilidad de que aquellos bandoleros hubieran alcanzado el depósito de 80o S y se hubieran alimentado con la tonelada de carne de foca que allí tenían almacenada.

A partir de este punto la ruta había sido transitada en tres ocasiones y estaba jalonada con abundante señalización. Sin embargo, ésa sería la primera vez que la recorrieron con tiempo despejado, lo que, si bien favoreció la marcha, también les permitió contemplar con horror los peligros a los que se habían expuesto en un pequeño tramo no superior a cinco kilómetros, en los que aunque las veces anteriores habían notado las grandes irregularidades de la superficie, no habían sido conscientes de que aquel terreno, por el que habían pasado tan alegremente, podría haberles engullido en cualquier momento. Como escribiría después Amundsen, puede que todavía impresionado por lo que acababa de ver:

«Quizá lo más sorprendente de todo es que hubiéramos podido pasar por allí y salir ilesos»

(Amundsen, vol. I, 2001: 172).

Un par de días después alcanzaron el depósito de 81o S y lo encontraron todo en orden, sin apreciar señal alguna de que los perros lo hubieran visitado antes. Un poco más tranquilos continuaron su viaje hasta que el 21 de enero llegaron a su gran depósito de 80o S,

que tampoco había recibido ninguna incursión procedente de aquellos misteriosos salteadores.

Nada más llegar soltaron a los perros para que pudiesen darse un merecido festín con la carne de foca, pero pese a que evidentemente había comida de sobra para todos, éstos se aproximaron al gran montón de carne vigilándose los unos a los otros y, sin poder evitar su instinto combativo, antes de llegar ya se habían enzarzado en una de las refriegas más duras de todo el viaje, aunque, como diría Amundsen, «verdaderamente esta vez sí tenían un motivo para pelearse» (Amundsen, vol. II, 2001: 173). En el depósito encontraron una nota que había dejado tres meses atrás el grupo que había ido a explorar la Tierra de Eduardo VII. También a ellos les había ido todo bien.

A partir de aquel momento la preocupación de Amundsen se aplacó en parte; prácticamente se encontraban a las puertas de *Framheim*, sobre un terreno que habían atravesado en casi una docena de ocasiones y donde ya no esperaban encontrar sorpresas.

Sin embargo, todavía había que recorrer esa distancia y su carácter prudente le obligaba a pensar que nunca un viaje está terminado hasta que no se da el último paso. Día a día siguieron avanzando a su ritmo habitual. La noche del 25 de enero llegaron por fin a su destino con la satisfacción de haber logrado su objetivo, aunque también con el cansancio de llevar sobre sus espaldas una marcha de cerca de 3000 kilómetros y sobre sus ánimos una convivencia en ocasiones demasiado dura que se había prolongado durante noventa y nueve días.

A diferencia de lo ocurrido en aquella infausta salida que rompió su unidad, en esta ocasión se esperaron unos a otros para entrar todos juntos en la base. Eran las cuatro de la madrugada; en el interior de *Framheim* todos dormían y la ruidosa llegada les fue sacando de sus sueños para encontrarse con aquella, no por esperada menos desconcertante, sorpresa. Pronto el olor a café inundó la base y fue el mejor regalo para los recién llegados, que llevaban más de tres meses sin probarlo. Mientras, todos se arremolinaban a su alrededor sin que nadie se atreviera a ser el primero en hacer la pregunta, hasta que al final alguien lo hizo: «Bueno, ¿y qué pasa con el Polo? ¿Habéis estado allí?». La respuesta, como no podía ser de otra manera, vino de los labios del propio Amundsen, infinitamente llena de orgullo: «Por supuesto. De no ser así, no nos hubieseis vuelto a ver» (Amundsen, vol. II, 2001: 174).

La interminable marcha sobre la meseta polar

(26 de enero-7 de febrero)

Durante unos días el tiempo pareció darles una tregua a los británicos, si por tregua se entienden temperaturas inferiores a los 25 oC bajo cero, fuertes vientos del Sur y una superficie en un estado tal que la marcha, pese a la ayuda de la vela, suponía un «trabajo enorme» (Scott, 2006: 386). Seguían preocupados por perder las huellas y los mojones que habían levantado en el viaje de ida, dadas las dificultades para encontrarlos en esa llanura absolutamente igual en todas direcciones. Consciente de que necesitaban avanzar con la mayor rapidez posible para salir cuanto antes de esa meseta polar que estaba agotando todas sus energías, Scott forzó el paso de sus hombres y las distancias recorridas fueron extraordinarias: unos 30 kilómetros por día, y algunos incluso más.

El fantasma del hambre

Pronto, al igual que le había pasado a Shackleton, el hambre hizo acto de presencia, aun a pesar de que día tras día dispusieron de todas las raciones completas que tenían previstas.

Scott comprendió la situación y llegó a escribir: «Vendría bien tomar algo más de comida, especialmente al mediodía» (Scott, 2006: 386), pero, por prudencia, no se atrevió a aumentar las raciones hasta no tener la seguridad de alcanzar el siguiente depósito. Como anécdota, en este tramo encontraron tres cosas que se les habían perdido durante el viaje de ida: primero fueron las botas de piel de borrego para dormir del suboficial Evans, luego unos guantes de Bowers y, finalmente, la pipa de Oates, algo que más o menos era como buscar una aguja en un pajar. También alcanzaron el punto donde dio la vuelta el segundo grupo de apoyo, el del teniente Evans, y seguir ahora también las huellas de sus compañeros, además de hacerles más visible la ruta, les dio confianza y ánimo para continuar.

Por fin el último día de enero llegaron al esperado depósito de los *Tres Grados*. Habían recorrido los primeros 300 kilómetros de su viaje de vuelta a una media de 25 kilómetros diarios, aproximadamente al mismo ritmo que los noruegos en su trayecto sobre la meseta polar, aunque éstos con los trineos tirados por perros. Ellos lo habían logrado a costa de un gran desgaste físico que les estaba dejando literalmente en los huesos, sobre todo al suboficial Evans, una clara manifestación de que estaban consumiendo más energía de la que les aportaba la comida. En aquellos momentos se desconocía, pero incluso el simple

hecho de estar a 3000 metros hace que el organismo demande una cantidad superior de

energía48.

Para complicar aún más las cosas, el día anterior Wilson tuvo un golpe que le provocó un esguince en la pierna y durante varios días tendría que dejar de tirar del trineo, limitándose a seguir a su lado cojeando. Tampoco la situación de Evans había mejorado; sus manos estaban cada vez peor y ya se le habían caído varias uñas de los dedos. Más preocupante que su deterioro físico era que algo le estaba consumiendo por dentro y Scott, quien apreciaba profundamente a Evans y conocía muy bien su forma de ser, escribiría que

«parecía como si, desde el accidente de la mano, hubiera perdido la alegría y la vitalidad»

(Scott, 2006: 387).

Alcanzar el depósito les permitió aumentar las raciones y sentir ya próximo el momento de dejar la aplastante dureza de la meseta, con sus vientos gélidos y su aire enrarecido. Poco después, para alivio de Bowers, recuperaron sus esquís; si bien es verdad que había estado sin ellos 600 kilómetros y durante algunos días mantener el ritmo de sus compañeros había sido una labor agotadora, también es cierto que durante muchos otros las condiciones de la nieve les habían hecho caminar a todos sin los esquís. De hecho, pese a este esfuerzo suplementario, Bowers fue de todo el grupo del Polo quien mejor aguantó la marcha.

Su último esfuerzo sobre la meseta

Durante los siguientes días continuaron avanzando a buen ritmo. El aumento de las raciones tuvo efectos beneficiosos para todos ellos, pero no logró quitarles por completo el hambre y el tema de la comida siguió monopolizando sus conversaciones. La pierna de Wilson también fue mejorando poco a poco, aunque todavía durante unos cuantos días seguiría sin poder tirar del trineo, y ya parecía que al menos algunos de los problemas se iban superando cuando Scott sufrió un tremendo resbalón y durante bastante tiempo tuvo un hombro dolorido. Estos percances les hicieron recordar la fragilidad de las expediciones polares, en las que un pequeño accidente puede complicar las cosas en mayor o menor grado, e incluso hipotecar el éxito de toda la empresa, como poco después les pasaría.

Sin embargo, todo parecía ir mejorando: el hombro de Scott, el tendón

de la pierna de Wilson e incluso los dedos de la mano del suboficial Evans, que «van todo lo bien que se puede esperar. Aunque todavía parece que tendrá que pasar mucho tiempo para que pueda volver a ayudarnos como antes» (Scott, 2006: 389). Quizá nunca como en aquellos momentos se alegraron tanto de haber incorporado a un quinto hombre al grupo del Polo porque, con la excepción de Oates, y precisamente de Bowers, los tres restantes se encontraban con algún tipo de dolencias.

Comenzaron a ver en la distancia las montañas, señal de que se estaban aproximando al glaciar, y también aparecieron las primeras grietas, por lo que tuvieron que empezar a buscar las mejores rutas para sortearlas. Pese a la demora que eso suponía, con el viento del Sur y con una ligera cuesta abajo siguieron haciendo buenas marchas en las que recorrían más de 30 kilómetros por día. El 4 de febrero, de repente, Scott y Evans se cayeron dentro de una grieta de la que enseguida les sacaron sus compañeros; esta caída habría pasado completamente desapercibida, como otras muchas que habían tenido antes y que volverían a tener después, de no ser porque a partir de ese momento Evans empezó a estar torpe y poco interesado por todo lo que le rodea. Mientras, Wilson seguía cuidándole los dedos de la mano que aún le supuraban.

El coste del esfuerzo

Ya se hallaban al borde del glaciar y las dificultades para avanzar se multiplicaban en proporción al número de grietas que aparecían por todas partes. Para evitarlas, al igual que las peligrosas cascadas de hielo, continuamente se veían obligados a cambiar de dirección, en un zigzagueo agotador que a veces les lleva a un laberinto de grietas imposible de atravesar, obligándoles a retroceder sobre sus pasos y a buscar otro camino. Pese a todo, siguieron avanzando a un ritmo próximo a los 30 kilómetros diarios y por fin el día 7 de febrero consiguen alcanzar el depósito *Sur del Glaciar*. Habían terminado su larga marcha por la meseta polar. Les había costado veintisiete días llegar desde ese punto al Polo y después veintiún días volver hasta él, en total cuarenta y ocho días en los que soportaron tal vez las peores condiciones climáticas del planeta. Shackleton no había pasado en aquel lugar más que veinticinco días y Amundsen sólo había estado veintiséis, y además con temperaturas mucho más suaves puesto que fue un mes antes.

Aquel esfuerzo les estaba pasando factura: sus caras estaban severamente castigadas por el viento y el frío, seguían teniendo hambre y llevaban semanas descansando poco, en parte por los

dolores de cabeza que suele provocar la altura y también porque los sacos mojados no les dejaban dormir. Pero en aquellos momentos se manifestaban optimistas; estaban cansados, pero no exhaustos; sentían hambre y frío, pero con las nuevas provisiones volvieron a tener las raciones aseguradas y, además, según fueran descendiendo por el glaciar, las temperaturas aumentarían y un aire con más oxígeno llenaría sus pulmones.

Scott y Wilson se habían recuperado de sus lesiones; Oates tenía síntomas de congelación en uno de sus pies pero seguía adelante, y Bowers, como escribiría en esos días Scott,

«rebosa de energía y ánimo» (Scott, 2006: 390).

La única preocupación grave era el estado físico del suboficial Evans: sus cortes y heridas seguían supurando, tenía la nariz en muy mal estado y, peor que todo esto, daba la sensación de estar agotado. En cualquier caso se mostraban confiados en que según bajasen por el glaciar las mejores condiciones de temperatura permitirían la recuperación de sus heridas. Algo que, pese a todos sus cuidados, no sucedería y día tras día su compañero se convertiría en un lastre que disminuiría sus posibilidades de regresar sanos y salvos a la base. Pero en sus diarios, donde se vertían las más íntimas preocupaciones o resentimientos, no se encuentra una sola línea de reproche a la situación que el estado de Evans les estaba creando.

¿Dónde está el Fram *? (26-30 de enero)*

Cuando Amundsen abrió la puerta de *Framheim* a su regreso del Polo había una pregunta que ocupaba su mente y fue la primera que planteó con auténtica ansiedad en aquel emotivo reencuentro: «¿Dónde está el *Fram*?» (Amundsen, vol. II, 2001: 174). Al volver no lo habían visto amarrado en la Bahía de las Ballenas, donde tenía que estar según sus

instrucciones, y durante unos minutos aquella ausencia ocupó su mente como pensamiento prioritario. No era una mera pregunta de cortesía por saber si todo les había ido bien a sus compañeros, ni siquiera estaba motivada por el temor de que, en caso de que le hubiese ocurrido algo al barco, ellos tendrían que permanecer otro año en *Framheim* aislados, a la espera de un barco de rescate. Lo que obsesionaba a Amundsen era dar al mundo la noticia de su logro.

Era plenamente consciente de que el primero que hiciera el anuncio alcanzaría la fama, aunque fuese transitoria, y ello llevaría asociados

unos pingües beneficios comerciales a través de las exclusivas a la prensa. Casi un año antes, cuando los hombres del *Terra Nova* habían visitado *Framheim*, Amundsen les había interrogado sutilmente sobre si disponían del nuevo equipo de telegrafía sin hilos, y al recibir una respuesta negativa había respirado tranquilo, ya que tanto ellos como los británicos tendrían que coger el barco y regresar a la civilización para contar al mundo sus logros. En esos momentos el futuro parecía asegurado para Amundsen; puesto que había llegado antes que Scott al Polo, también tendría que ser el primero en estar de regreso a la base y, por lo tanto, si el *Fram* ya había llegado –como así era según le contestaron sus compañeros de *Framheim*– podía estar seguro de que él sería el primero en dar la noticia.

De hecho el *Fram* había regresado hacía varias semanas, en la fecha prevista, pero una fuerte tormenta, que había estallado poco antes de la llegada del grupo del Polo, le había obligado a soltar amarras y dirigirse a alta mar para evitar el peligro que suponía estar encerrado en la Bahía de las Ballenas. Al día siguiente de su regreso, los expedicionarios pudieron oír el traqueteo de su motor y luego lo vieron aparecer por la Barrera. En cuanto amarró, Amundsen subió a bordo y de nuevo se repitió la escena que pocas horas antes había tenido lugar en la base: todos le saludaron y le estrecharon efusivamente las manos, pero nadie se atrevió a preguntarle directamente por el resultado de su viaje. El capitán del *Fram* escribiría que estaba tan seguro de que lo habían logrado, que sólo después de un buen rato de estar conversando con Amundsen de otros temas al fin le interrogó: «Bueno, está claro que estuvisteis allí, ¿verdad?» (Amundsen, vol. II, 2001: 350). Y otra vez se repitieron los gestos de júbilo y las caras de orgullo en todos ellos.

Amundsen ordena una inmediata y rápida retirada

Pese a que ahora Amundsen, con el barco listo, estaba seguro de que se adelantaría a los británicos, seguía ansioso, casi angustiado, por regresar cuanto antes a la civilización para informar de su éxito y, sin poder evitarlo, aceleró los preparativos para dejar *Framheim*. En principio no tenía previsto regresar con todos los perros, pero el capitán del *Fram* le llevó una solicitud del explorador y científico australiano Mawson, que había formado parte de la expedición de Shackleton y había sido uno de los tres en alcanzar el Polo Magnético. Éste estaba preparando su propia expedición para el año siguiente y pidió a Amundsen que le facilitase los perros que él no pensase utilizar. De esta manera, se salvaron los treinta y

nueve perros que les quedaban de los ciento veinte con los que habían

llegado un año antes, once de los cuales habían estado en el Polo.

No había pasado ni una semana desde su regreso del Polo cuando todo estuvo listo para partir. Es fácil imaginar los melancólicos sentimientos de aquellos nueve hombres al abandonar esas cuatro paredes que durante un año habían sido su hogar. Para el grupo del Polo, todos los sinsabores de la convivencia y las dificultades del viaje quedaban sobradamente compensados con el premio que habían obtenido, aunque intuían que iba a ser monopolizado por Amundsen. Para la mayor parte de los otros, la satisfacción de haber apoyado la empresa de sus compañeros les hacía participar, de alguna forma, también de su gloria. Tan sólo para Johansen el futuro se presentaba incierto; era plenamente consciente de que aquélla había sido su última oportunidad en la vida y ahora tenía que enfrentarse a un duro regreso, en el que ni siquiera volvería como un «segundón», como le había ocurrido años atrás cuando regresó con Nansen de su épico viaje; ahora volvía degradado y marginado por Amundsen, que seguía sin perdonarle lo que había considerado como un motín. Poco podía depararle la vida en Noruega bajo esas circunstancias.

Por fin el 30 de enero, justo cuando los británicos llevaban tan sólo 300 kilómetros de su viaje de vuelta, el *Fram*, entre una espesa niebla, abandonaba para siempre la Bahía de las Ballenas. Lentamente el barco se fue separando de la Barrera, al igual que lentamente iba aumentando el distanciamiento de Amundsen con sus hombres, cada vez más cansados de su carácter autoritario y de su mentalidad, en la que si no le apoyaban de forma incondicional, se convertían en su enemigo. Hassel escribiría: «Cuando zarpamos, una espesa niebla nos impidió echar una última mirada atrás, hacia donde habíamos vivido durante un año, aunque creo que todos lo agradecimos» (Bomann-Larsen, 2006: 110).

Tampoco Amundsen tenía humor para ello, sólo pensaba en cruzar cuanto antes los 4000

kilómetros de mar que le separaban de su nuevo objetivo: Hobart, en Tasmania, que era el lugar que había seleccionado para dar a conocer al mundo su hazaña. El ansia de ganar que se fue gestando en su interior durante la carrera había terminado por adueñarse de él por completo, y lo que podía haber sido una travesía normal, con sus lógicas dificultades, se le presentaba como un trayecto erizado de peligros que todavía podían dar al traste con su victoria, lo que aumentaba su desazón y deterioraba cada vez más la relación con sus hombres.

El regreso de los grupos de apoyo

El sistema logístico de Scott para alcanzar el Polo se basaba en un método piramidal, donde iniciaba la marcha un número de personas muy superior al que estaba previsto que alcanzase su objetivo; en concreto, partieron dieciséis personas cuando el plan era que únicamente llegasen al Polo los cuatro que se encontrasen en las mejores condiciones físicas.

El resto regresaría de forma secuencial según fuesen alcanzando ciertas posiciones y

depositando allí las provisiones que serían utilizadas por sus compañeros durante el viaje de vuelta. A lo largo de la marcha hubo cuatro grupos que tuvieron que regresar. Para ninguno de sus integrantes fue una tarea grata el asumir que no habían sido seleccionados para seguir adelante, pero todos aceptaron las decisiones de Scott y afrontaron un retorno cada vez más largo, puesto que según la partida principal se aproximaba al Polo los grupos de apoyo que se iban desgajando de ella tenían que recorrer una distancia mayor para llegar a su base en Cabo Evans. La narración de estos viajes de vuelta puede no tener las connotaciones épicas de los viajes de Amundsen y del grupo principal de Scott, pero puede ayudar a comprender el espíritu de la expedición británica. Además, la forma en que se desarrolló uno de ellos contribuyó a las circunstancias que desembocaron en la tragedia final del grupo del Polo.

Los primeros en regresar

A finales de noviembre, el primer grupo formado por el ingeniero Day y el marinero Hooper –dos de los cuatro hombres a cargo de los trineos motorizados, que cuando se estropearon continuaron tirando de la carga que transportaban– recibirían la orden de regresar, llegando a Cabo Evans el 21 de diciembre. Habían estado fuera durante casi dos meses, pero el día después de Navidad, en compañía del biólogo Nelson y del cocinero Crissold, volverían a salir para reaprovisionar el depósito de *La Tonelada*, a fin de que, cuando regresaran sus compañeros, pudiesen encontrar allí suficiente comida.

Segundo grupo de apoyo

El siguiente equipo estaba compuesto por Meares, Dimitri y sus dos tiros de perros. Habían sido los últimos en salir de la base puesto que al ser los más rápidos enseguida alcanzarían al resto. De hecho, Meares propuso salir todavía más tarde, pero Scott, cuya experiencia

con los perros había sido tan nefasta en la expedición anterior, le hizo salir demasiado pronto y se unieron enseguida al grupo principal, lo que les obligó a mantener el lento avance de los caballos y consumir más comida que la que hubieran necesitado de salir cuando proponía Meares. En cualquier caso, durante las semanas siguientes Scott pudo comprobar el buen estado en que se encontraban los perros y decidió que siguieran transportando provisiones unos 200 kilómetros más lejos de lo que inicialmente había previsto.

A este grupo la vuelta no le resultó tan sencilla como la ida. Acababa de tener lugar la gran tormenta que había detenido y atrapado a toda la expedición británica durante varios días al pie del glaciar Beardmore, y cuando regresó la cantidad de nieve acumulada hizo que hombres, perros y trineos se hundiesen en ella, retardando su marcha y cansándoles más de lo previsto. Además, también tuvieron problemas para orientarse, puesto que la tormenta había destruido los mojones que señalizaban la ruta. Comprendiendo la importancia que esto iba a tener para el regreso del resto de sus compañeros, se tomaron la molestia de reconstruir todos los mojones sepultados. Así, Meares y Dimitri fueron acumulando un considerable retraso y, para no utilizar más provisiones que las previstas para ellos dos, suprimieron la comida del mediodía. Incluso tuvieron que matar a los dos perros más débiles para poder dar de comer al resto. Por fin el 4 de enero, después de tres semanas en las que recorrieron más de 700 kilómetros, alcanzaron Punta Hut con los perros agotados por el esfuerzo y el hambre.

Tercer grupo de apoyo

Estaba integrado por el doctor Atkinson, Cherry-Garrard, el físico Wright y el marinero Keohane, y dejó al grupo principal una vez superado el glaciar Beardmore, el 22 de diciembre. Fue el primero en enfrentarse, después de Shackleton y sus hombres, al descenso del glaciar. Es evidente que el esfuerzo para subir un trineo cargado no es comparable al de bajarlo casi vacío, pero controlarlo en las pendientes también exigía energía; además, mientras que cuando subían podían ver a lo lejos las cascadas de hielo y evitarlas, ahora se encontraban con ellas cuando estaban justo al borde, lo que les obligaba a retroceder cuesta arriba para buscar otro camino.

Las dificultades que tuvieron que superar se ponen de manifiesto en el hecho de que un día, en tan sólo media hora, Keohane se cayó en ocho grietas, quedando en todas ellas suspendido en el abismo sujeto sólo por su arnés y teniendo que ser rescatado por sus compañeros todas las veces. En total el regreso les llevó más de un mes, alcanzando

Punta Hut el 22 de febrero. Durante todo el viaje habían ido utilizando menos provisiones de las que les correspondían para que los compañeros que venían detrás tuviesen algo más de comida.

Cuarto grupo de apoyo

Acompañó al del Polo hasta montar el depósito de los *Tres Grados* –a menos de un centenar de kilómetros para alcanzar el punto al que llegó Shackleton–. Allí dio la vuelta. Lo componían el teniente Evans y los suboficiales Crean y Lashly, y comenzó su viaje de regreso el 4 enero, con dos dificultades: la primera, eran uno menos, lo que significaba que el esfuerzo para tirar del trineo tenían que hacerlo entre tres y no cuatro, y la segunda, que habían perdido el cuentakilómetros. Algo aparentemente sin importancia pero fundamental en caso de baja visibilidad, ya que entre la dirección que señalaba la brújula y la lectura del cuentakilómetros podían estimar con bastante exactitud dónde se encontraban los depósitos de provisiones. Era el mismo procedimiento utilizado por los noruegos para evitar pasar de largo algún depósito cuando no tenían visibilidad.

Al igual que les fue sucediendo a todos los grupos cuando regresaban por la parte alta del glaciar, ellos también perdieron la ruta que habían seguido en la subida y tuvieron que salvar peligrosas zonas de grietas y cascadas heladas. En concreto, el mismo día que Scott llegaba al Polo, Lashly escribiría: «Hoy no se nos olvidará en la vida; a veces nos parecía imposible seguir adelante, y muchas veces cuando salvábamos un obstáculo no nos quedaba más remedio que retroceder» (Cherry-Garrard, 2008: 648). Sin embargo, el día siguiente sería todavía peor y, cuando por fin encontraron una buena ruta para el descenso, el teniente Evans sufrió tal ataque de ceguera que sus compañeros tuvieron incluso que ayudarle a ponerse los esquís. Finalmente lograron terminar de bajar el glaciar, al tiempo que los ojos de Evans se recuperaban, y lograban alcanzar la Barrera, donde pusieron una vela al trineo para aprovechar el constante viento del Sur.

Durante días, siguiendo los mojones y las huellas de sus compañeros, avanzaron a buen ritmo, pese a que a veces las temperaturas ascendieron hasta un grado sobre cero, lo que dejaba la nieve en muy malas condiciones. En cualquier caso, fueron alcanzando los depósitos con regularidad y sin excesivas dificultades; también recogieron cantidades menores de provisiones de las que les correspondían para dejarles algo más a sus compañeros del Polo. El día 1 de febrero Lashly comentaría en su diario que había dado la vuelta a su camisa: «Era el único lado limpio que me quedaba; puesto que llevo dos

camisas, y como les doy la vuelta cada mes, éste era el último lado al que le faltaba cumplir con su deber. No hay duda de que les he sacado provecho» (Cherry-Garrard, 2008: 657).

Todo parecía ir bien, habían alcanzado el depósito de *Monte Hooper* situado en mitad de la Barrera y les quedaban unos 300 kilómetros para llegar a la seguridad de su base, cuando al teniente Evans empezaron a agarrotársele las piernas y comenzaron a salirle manchas moradas en la piel. Eran los primeros síntomas del escorbuto. Según pasaban los días su estado empeoraba, cada vez tiraba del trineo con menos fuerza, hasta que tuvo que dejar de hacerlo. El 9 de febrero consiguieron alcanzar el depósito de *La Tonelada*, pero sus perspectivas no eran muy halagüeñas. Tampoco las del grupo del Polo, que por esas fechas

ya se encontraba descendiendo el glaciar, en este caso con el otro Evans, el suboficial, cada vez en peor estado. Aunque no lo supieran, la suerte de los dos grupos pendía de un hilo.

La helada sombra de la muerte (8-17 de febrero)

La llegada a la parte alta del glaciar supuso un respiro para el grupo del Polo. Si bien el panorama de enfrentarse a su peligrosa superficie no era tranquilizador, las temperaturas se suavizaron, llegando a subir hasta los 10 oC bajo cero, y los vientos, que tanto les habían castigado durante siete duras semanas, se fueron calmando. Quizá por eso Scott decidió dar un cierto descanso a su gente y en particular al suboficial Evans; así, en los dos días siguientes, aunque hicieron un total de 40 kilómetros, Wilson y Bowers emplearon algunas horas en la búsqueda de muestras geológicas, y, por primera vez en más de dos meses, pudieron disfrutar del placer de sentarse sobre unas rocas en un lugar protegido del viento a tomar el sol plácidamente.

Además Wilson estaba entusiasmado con los minerales y sobre todo con algunos de los fósiles, que, según explica en su diario, habían encontrado «en tan poco tiempo» (Solomon, 2001: 226), y que después el geólogo Debenham consideraría como el más importante de los resultados geológicos de la expedición, puesto que aportaba nuevas evidencias científicas de que la Antártida y Australia tuvieron que estar unidas en tiempos remotos[49]. También, tras muchas semanas de frío y humedades, estos días consiguieron secar sus sacos y dormir profundamente toda la noche. Hasta tal punto fue beneficioso para su salud que Scott llegaría a comentar «los grandes cambios» que se habían producido en los rostros de sus compañeros «después de un sueño reparador» (Scott, 2006: 393).

Los siguientes días el descenso del glaciar se convirtió en la misma pesadilla que había sido para los dos grupos anteriores. Ante la imposibilidad de poder ver los obstáculos de antemano, se metieron en las mismas zonas de grietas y cascadas heladas que sus compañeros y pasaron por el suplicio de avanzar, retroceder, zigzaguear, subir, bajar y estar a punto de caer en auténticas trampas mortales que no les hubieran perdonado el más mínimo fallo. La diferencia es que ellos llevaban sobre sus cuerpos el agotamiento adicional de las inclemencias que habían padecido durante varias semanas en la meseta polar y todo les resultaba aún más extenuante. Las anotaciones del diario de Scott en esos días no podían ser más elocuentes: «Nos metimos en el peor caos de hielo en el que he estado. Había veces en las que parecía casi imposible poder salir del espantoso laberinto en el que nos encontrábamos» (Scott, 2006: 394).

Además de cansarles, aquello les retrasó y, como les había pasado a sus compañeros, tuvieron días de incertidumbre pensando que las provisiones se podían terminar antes de encontrar el siguiente depósito. Pero una vez tras otra los alcanzaban en el momento oportuno y casi todo el tiempo pudieron disponer de raciones completas.

Desgraciadamente no podían saber que lo que ellos consideraban «raciones completas»

eran insuficientes para el esfuerzo que estaban desarrollando y cada día se mermaban un poco más sus reservas físicas. En cualquier caso, Scott reflexionaría en su diario sobre las angustias que estaban pasando para llegar a los depósitos y consideró cómo tendría que hacer las cosas en las siguientes campañas: «En el futuro debemos preparar suficiente comida para no tener que andar tan justos si el tiempo empeora» (Scott, 2006: 395). Parece evidente que, en aquel momento, todavía estaba seguro de que alcanzarían su base.

Estaban a punto de terminar de bajar el glaciar; el largo y complicado descenso les había agotado a todos, pero el que peor se encontraba era el suboficial Evans, que cuando finalizaba la jornada no tenía fuerzas ni para ayudar a montar el campamento; pese a la evidencia, Scott parecía no poder comprender cómo el hombre más fuerte del grupo había llegado a ese estado de agotamiento, y en su diario seguiría confiando «en que se recupere»

cuando volviesen «a esquiar sin interrupciones» (Scott, 2006: 396).

Pero eso no iba a suceder. Durante un par de días tuvieron que reducir sus raciones de comida porque el avance no era lo bastante rápido como para alcanzar el depósito instalado al pie del glaciar, y de repente, la tarde del 16 de febrero, Evans se derrumbó y fue incapaz de mantenerse sobre los esquís, incluso apoyándose en el trineo. Acamparon allí mismo. A la mañana siguiente reanudaron la marcha para tratar de llegar ese mismo día al depósito, que estaba cerca, y poder disfrutar de una comida completa. Pero no todos lo alcanzarían.

Un día nefasto

Después de dormir, Evans se había levantado con buen aspecto, incluso comentó que se encontraba bien. Comenzaron a empujar el trineo sobre nieve recién caída, lo que dificultaba el avance, pero por lo demás no parecía que hubiera problemas, hasta que Evans notó que se le estaban soltando las fijaciones de sus botas con los esquís y se detuvo para atárselas. Poco después alcanzó a sus compañeros y siguió tirando, pero volvió a pasarle lo mismo una y otra vez, hasta que terminaron por decirle que se las ajustase definitivamente y luego les alcanzase. Al ver que no aparecía, fueron en su busca.

Lo que encontraron fue desolador. Evans estaba de rodillas sobre la nieve, sin guantes y con las manos congeladas. Consiguieron levantarlo, pero después de unos pasos las piernas le fallaron y cayó de nuevo. Fueron corriendo a buscar el trineo y cuando regresaron estaba prácticamente inconsciente; al meterlo dentro de la tienda ya estaba en estado de coma. En aquel lugar remoto poco podían hacer, sentarse a su lado y ver cómo agonizaba. Esa noche moriría sin llegar a recuperar el conocimiento.

Según dejó Scott reflejado en su diario, entre ellos comentaron las posibles causas de lo que le había ocurrido. Habían observado un cambio en su estado de ánimo ya antes de llegar al Polo, por lo que pensaron en el impacto emocional que le produjo ver que comenzaba a tener problemas de congelación en sus manos y, además, según opinaba Wilson, podría haber sufrido algún tipo de daño cerebral al caerse en la grieta. Desde entonces muchas han sido las teorías médicas que han tratado de explicar qué le sucedió a Evans, desde un incipiente brote de escorbuto hasta una infección iniciada en el corte que se dio en la mano, o, como en la actualidad parece más plausible, a consecuencia de un edema cerebral producido por la altura y la deshidratación. Aunque quizá más importante que la causa de su muerte fue la forma en que influyó en los otros miembros del grupo.

Cómo hacerse una idea de los sentimientos de aquellos hombres. Para

la mayoría de nosotros, acostumbrados a una vida ordenada y previsible en nuestras bien organizadas sociedades, es imposible comprender, ni siquiera por aproximación, lo que se puede sentir en situaciones tan extremas. Por una parte, acababan de perder a un compañero con el que habían compartido tantos momentos y esfuerzos, y en el caso de Scott y Wilson lo conocían desde hacía años; pero, por otra, se sentían apremiados, pues tenían por delante más de 700

kilómetros hasta alcanzar su base y tendrían que recorrerlos a buen paso si querían que las provisiones de un depósito les llegasen hasta alcanzar el siguiente. En esas circunstancias, de las que eran plenamente conscientes, el retraso provocado por llevar a un hombre herido podía significar que ninguno se salvase. Hasta ese momento habían tratado de adecuar en la medida de lo posible su ritmo al de su compañero, pese al peligro que eso suponía para ellos. Ahora tenían que continuar si querían seguir con vida.

Por tanto, tras dormir un par de horas, reanudaron la marcha. Poco después encontraron el depósito y acamparon. Al día siguiente, Wilson, a quien todas las personas que le conocieron apreciaban especialmente por su humanidad, tres líneas después de explicar

cómo había sido la muerte de Evans, anotaría en su diario con total naturalidad que alcanzaron el depósito: «Aquí hemos acampado, hemos hecho una buena comida y hemos dormido bien, que buena falta nos hacía» (Cherry-Garrard, 2008: 832). El pasado, con todos sus horrores, parecía quedar atrás. La vida les exigía mirar de nuevo hacia delante.

Un heroico final (9-25 de febrero)

Y mientras el grupo de Scott terminaba de bajar el glaciar Beardmore con uno de sus integrantes, el suboficial Evans, cada vez en peor estado, varios cientos de kilómetros por delante de ellos, sobre la Barrera, el cuarto grupo de apoyo al mando del teniente Evans acababa de llegar al depósito de *La Tonelada* y su situación comenzaba a estar seriamente comprometida. Todavía estaban a más de 200 kilómetros de la base y su jefe se debilitaba día a día. Lashly, uno de los dos suboficiales que le acompañaban, escribiría en su diario:

«Lamento tener que decir que el señor Evans se encuentra en un estado muy grave. Si se trata de escorbuto, compadezco a todo aquel que lo tenga» (Cherry-Garrard, 2008: 661).

Aunque esa enfermedad, típica de las largas travesías en barco, había dejado de ser el azote que fue en siglos pasados, cuando podía terminar con la mitad de la tripulación en el transcurso de un viaje, todavía causaba pavor en la mente de los hombres de mar que conocían, bien por las historias que habían escuchado o bien por haberlas visto personalmente, sus espeluznantes consecuencias.

Según pasaban los días la salud del teniente Evans empeoraba, limitándose a caminar al lado del trineo, e incluso eso cada vez le costaba más. Aunque tanto Lashly como su compañero Crean se encontraban físicamente bien, tener que tirar ellos dos solos de la carga les estaba agotando y decidieron aligerarla prescindiendo de todo lo que consideraban superfluo. Siguieron avanzando a duras penas, hasta que el 13 de febrero el teniente Evans se derrumbó definitivamente. La situación era desesperada y Evans, consciente de que su estado ponía en peligro la vida de sus hombres, les ordenó que le dejasen allí. Pero ellos no estaban dispuestos. «Esta mañana –explicaría Lashly en su diario– quería que lo dejáramos allí, pero ni se nos ocurriría semejante cosa. Vamos a estar a su lado hasta el final, diga lo que diga» (Cherry-Garrard, 2008: 662). Años después, Evans, que llegaría a almirante, comentaría que en toda su vida militar tan sólo en esa ocasión alguien había desobedecido una de sus órdenes.

Dejando atrás todo el material salvo la tienda, los sacos de dormir, el infiernillo y la comida, acomodaron a su jefe sobre el trineo y continuaron avanzando día tras día. Para tratar de compensar la lentitud con la que se desplazaban, decidieron alargar las jornadas con el fin de recorrer las distancias que les permitirían llegar al siguiente depósito. Uno de esos días Lashly descubrió que tenía graves síntomas de congelación en uno de sus pies y la única solución era intentar reanimarlo. Entonces el teniente Evans, pese al lamentable estado en que se hallaba, le ordenó que lo apoyase sobre su estómago para desentumecerlo con el calor de su cuerpo. Esa noche Lashly reconocería en su diario: «Nunca olvidaré la

amabilidad que ha tenido conmigo, aunque creo que cualquiera de nosotros haría lo que fuera con tal de auxiliar a los demás» (Cherry-Garrard, 2008: 662).

Así continuarían acortando los kilómetros que los separaban de su base. Sin embargo, pese a haber prolongado las jornadas, caminaban con demasiada lentitud y tuvieron que reducir sus raciones a la mitad. Por fin llegaron a donde abandonaron el segundo de los trineos de motor. Se encontraron a tan sólo 50 kilómetros de Punta Hut, pero el teniente Evans estaba cada vez más débil, tanto que uno de sus

abnegados compañeros confesaría en su diario:

«Casi nos da miedo dormir por la noche» (Cherry-Garrard, 2008: 664). También ellos estaban agotados y no consiguieron avanzar mucho más de un kilómetro por hora; en esas condiciones sabían que nunca lograrían llegar, y eso, unido a que esa mañana el teniente Evans había tenido un desfallecimiento tan profundo que por un momento pensaron que se había muerto, hizo que tomasen la decisión de acampar y cambiar de estrategia: uno de ellos se quedaría con el enfermo mientras que el otro continuaría solo para tratar de conseguir ayuda.

Un viaje épico en busca de ayuda

Poco después Crean salió en dirección a Punta Hut sin más alimentos que tres galletas y dos trozos de chocolate, y el teniente Evans y Lashly se quedaron con provisiones para un día y algo de queroseno, que lograron sacar del depósito del trineo motorizado, para calentar la comida y fundir nieve para beber. Con estas exiguas provisiones tendrían que sobrevivir hasta que llegasen a rescatarles. Mientras ellos esperaban, la situación de su compañero tampoco era muy prometedora: tenía que recorrer de un tirón, puesto que no llevaba saco de dormir, los 50 kilómetros que le separaban del refugio de Punta Hut, confiando en que el tiempo no cambiase ni se cayese en alguna grieta o tuviera el más mínimo accidente, que se convertiría en fatal tanto para él como para los que había dejado atrás.

Durante las primeras horas el tiempo fue excelente y la superficie era la ideal para caminar.

Cuando había recorrido aproximadamente la mitad de la distancia se detuvo a comerse dos de las galletas y el chocolate que llevaba; pocos minutos después continuó. Ya llevaba más de veinticuatro horas andando sin parar cuando alcanzó el borde de la Barrera. Aunque se encontraba muy cansado y tenía frío, todo parecía ir bien salvo por el tiempo, que mostraba signos de que empezaba a estropearse. Bajó al hielo marino y comenzó a atravesarlo cada vez con mayores dificultades; primero se nubló y luego se puso a nevar. Pero no tenía más remedio que seguir avanzando. Tras muchos esfuerzos, consiguió alcanzar un punto desde el que ya podía ver el refugio de Punta Hut, aunque no vio señales de que allí hubiera ni perros ni trineos, por lo que se temió que no hubiera nadie y pensó que tendría que seguir otros 30 kilómetros más hasta la base de Cabo Evans. Descorazonado, se sentó unos minutos para comerse su última galleta con un poco de nieve, pues «tenía la boca muy seca» (Cherry-Garrard, 2008: 671).

Luego siguió adelante y al aproximarse descubrió a los perros, que se hallaban a resguardo. Estaban salvados. Cuando entró en el refugio se

encontró al doctor Atkinson y a Dimitri. «Primero me dieron una copita de coñac y luego un plato de gachas, pero lo vomité todo –comentaría tiempo después–. No me había ocurrido nunca en la vida, y seguro que fue por culpa del coñac» (Cherry-Garrard, 2008: 671).

Mientras que en el refugio de Punta Hut, la vieja base del *Discovery*, se preparaban para ir a rescatar a sus compañeros, éstos tuvieron que afrontar el paso de las horas y los días sin poder hacer otra cosa que ver cómo consumían sus últimos alimentos y especular, una y otra vez, por dónde estaría Crean y cuándo llegaría el equipo de socorro. Según transcurrían los días Lashly, cada vez con más frecuencia, salía de la tienda a otear el horizonte en busca del grupo de rescate. «El fin estaba cerca» –escribiría años más tarde el teniente Evans–; se les había terminado por completo la comida y el propio Lashly estaba muy debilitado, sin embargo «se lo tomó con mucha calma, con una nobleza y generosidad propia de todo un hombre» (Evans, 1961: 225). Y cuando todo parecía irremediablemente perdido, escucharon los ladridos de los perros: Crean lo había logrado y les había salvado.

Pocos días después todos se reunían en el refugio de Punta Hut.

Al término de la expedición, el rey premió la bravura de Lashly y de Crean con la Medalla Albert por no haber abandonado a un compañero aun a riesgo de sus vidas. Posteriormente el teniente Evans les dedicó el libro que escribió sobre la expedición, lo que él mismo siempre consideró como «un pobre tributo» a sus «dos valientes compañeros» (Evans, 1961: 226).

La más fría marcha (18 de febrero-9 de marzo)

Y mientras un grupo sentía la felicidad de estar a salvo, en el otro extremo de la Barrera los hombres de Scott vivían sentimientos contradictorios. Si bien la tragedia de la muerte del suboficial Evans pesaba sobre ellos, alcanzar el depósito *Sur del Glaciar* suponía una doble tranquilidad: por una parte, volvían a contar con una semana de provisiones para cinco personas, y ahora eran cuatro; por otra, dejaban atrás la angustia de tener que atravesar esos campos cuarteados por mortíferas grietas y cuajados de peligrosas cascadas heladas.

Asimismo, a partir de ese punto dispondrían de carne de caballo, un placer al paladar después de estar más de dos meses con la misma

dieta, y también, aunque ellos no lo supieran, un buen complemento vitamínico50. «Esta noche hemos preparado el guiso habitual pero hemos añadido carne de caballo y todos estamos de acuerdo en que es lo mejor que hemos probado en cualquier marcha» (Scott, 2006: 399). Además, los efectos físicos y anímicos fueron casi instantáneos: «Nueva vida parece invadirnos inmediatamente después de tomar más comida» (Scott, 2006: 399).

Durante semana y media el tiempo fue bueno, con temperaturas que oscilaban alrededor de los 20 oC bajo cero y con un cielo despejado que les permitía secar al sol, sobre el trineo, sus sacos y ropas de abrigo mientras avanzaban. Sin embargo, debido a la proximidad de las

montañas, en los primeros días la superficie del terreno seguía siendo irregular y las marchas fueron agotadoras: «Nunca nos ha costado tanto avanzar 15 kilómetros» (Scott, 2006: 400). Aquélla fue la máxima distancia que pudieron hacer en esos días. A diferencia de los grupos que les habían precedido, no montaron la vela sobre el trineo, puesto que no contaron con la ayuda del viento del Sur, que parecía una característica constante de la Barrera y cuyo empuje les había ayudado a todos en su vuelta a la base. El único día que lo tuvieron fue tan fuerte que levantó la nieve caída, lo que les hizo perder la ruta y durante un par de días vivieron la incertidumbre de avanzar sin la seguridad de seguir los mojones que tan laboriosamente habían reconstruido sus compañeros para indicarles el camino.

Por fin consiguieron alejarse de las montañas y alcanzar el depósito *Sur de la Barrera*.

Volvían a tener comida en abundancia pero también descubrieron que se había producido una fuga del combustible, algo que ya les había pasado en la expedición del *Discovery*, aunque nunca fueron capaces de encontrar la causa; en cualquier caso, la situación no era preocupante. Una vez que lograron separarse de la influencia de la desembocadura de los glaciares, las irregularidades de la superficie disminuyeron y, aunque la nieve y el hielo no eran las mejores para deslizar el trineo, lograron hacer durante varios días más de 20

kilómetros por jornada sin la ayuda del viento del Sur. En cualquier caso, entre la comida –

«Hemos cenado un suculento guiso de caballo que nos ha hecho sentir nuevamente fuertes y vigorosos» (Scott, 2006: 401)– y las distancias que ahora estaban recorriendo, volvió a renacer el optimismo y la

seguridad de que lo conseguirían: «Seguiremos la línea de mojones que marcan sin interrupción nuestra ruta y directos a casa. Al menos, eso espero»

(Scott, 2006: 401).

Un cruel cambio de tiempo

Se encontraban en la parte central del verano51, por lo que cabía esperar un paulatino paso otoñal a las condiciones invernales, como ocurre en cualquier otro lugar del planeta, pero algo debió de notar Scott cuando escribió: «No sé qué pensar, pero la estación parece que está terminando y esto no es un buen presagio» (Scott, 2006: 402). Poco después las temperaturas se desplomaron, bajando en tan sólo un par de días casi quince grados y llegando a alcanzar, e incluso superar durante la noche, los 40 oC bajo cero.

Los efectos sobre unos hombres que ya casi no contaban con grasa corporal fueron devastadores e incluso ellos, que estaban curtidos por las inclemencias de la meseta polar durante casi dos meses, sintieron el frío con una intensidad a la que no estaban acostumbrados. Los pies sufrían especialmente y el simple hecho de prepararse para ponerse las botas y ajustárselas todas las mañanas se convirtió en una tarea titánica que les llegaba a costar «una hora y media» (Scott, 2006: 404), algo que sólo podía explicarse por las dificultades que todos estaban atravesando.

Pese al frío consiguieron seguir avanzando sobre una superficie que les parecía que cada vez frenaba más y más los trineos. El 1 de marzo alcanzaron el depósito del *Centro de la Barrera*, donde esperaban encontrar provisiones y sobre todo queroseno, pero algo había vuelto a pasar con el recipiente que contenía el combustible y de nuevo descubrieron que casi no había. Por si esto fuera poco, el estado físico de Oates empezó a ser alarmante: «Nos ha enseñado los pies, tiene los dedos en muy mal estado, consecuencia de estas bajas temperaturas» (Scott, 2006: 404). Las marchas se hacían cada vez más penosas; incluso con viento fuerte y la vela desplegada no eran capaces de avanzar más que unos escasos 10

kilómetros, un ritmo insuficiente para poder alcanzar el siguiente depósito a tiempo. Y las cosas empeoraron los días siguientes: el viento cesaba o cuando soplaba lo hacía, sorprendentemente, en dirección contraria, dificultando el avance en vez de favorecerlo; las distancias que recorrían eran cada vez menores, y el frío, que atravesaba sus desgastadas ropas, les agotaba a todos pero se

ensañaba con Oates, que cada vez tenía los pies peor:

«Uno de ellos está tremendamente hinchado y cojea de forma ostensible» (Scott, 2006: 406).

Todos estaban tan extenuados que Scott llegaría a decir: «No podemos ayudarnos mutuamente puesto que bastante tiene cada uno con cuidar de sí mismo» (Scott, 2006: 406), una frase difícil de asimilar en el contexto normal de la vida pero compartida por quienes han vivido situaciones extremas. No obstante, en aparente contradicción con lo que acababa de apuntar, escribiría casi a continuación sobre la causa del agotamiento de Wilson: «Creo que se debe al sacrificio y abnegación con que cuida los pies de Oates» (Scott, 2006: 406).

Aunque cada vez les costaba más tiempo levantarse y tener todo dispuesto para salir, siguieron haciéndolo día tras día, dedicando muchas horas a tirar con todas sus fuerzas del trineo para luego descubrir con frustración que avanzan muy poco. Lo que Scott y sus hombres no podían saber es que las bajas temperaturas no sólo les hacían sentir frío sino

que también estaban deteriorando la superficie de la nieve, convirtiéndola, literalmente, en papel de lija, lo que les obligaba a utilizar todas sus energías para deslizar sus esquís y especialmente el trineo, que «pesa como plomo» (Scott, 2006: 407).

El frío se ceba en Oates

Les estaba pasando lo mismo que les había sucedido en la meseta polar. Las temperaturas habían bajado de ese punto crítico próximo a los 30 oC bajo cero, por debajo del cual ya no se produce líquido lubrificante al deslizarse los patines del trineo sobre la superficie de la nieve, por lo que el esfuerzo para mantenerlo en movimiento es extraordinariamente mayorr52. Pero ya no eran cinco para tirar, como en la meseta, y habían pasado desde entonces casi dos meses, período en que el aporte energético diario de las comidas, pese a las raciones completas, había seguido siendo inferior al gasto de energía necesario para el esfuerzo físico que estaban haciendo y el cuerpo había seguido consumiendo sus reservas.

Además, ahora, con el frío extremo, el cuerpo demandaba aún más energía para mantener el calor corporal mínimo en sus zonas vitales.

Scott era el único que seguía escribiendo un diario y los comentarios que en él plasmaba se referían día tras día a las pocos kilómetros que avanzaban, a la ausencia de viento para ayudarles y al estado cada vez

peor de Oates: «Ya no puede tirar y se sienta en el trineo en cuanto hacemos un alto» (Scott, 2006: 407). «Tiene un coraje envidiable, los pies le tienen que doler muchísimo» (Scott, 2006: 407). El 7 de marzo, fecha en la que el *Fram* llegaba al puerto de Hobart, en Tasmania, Scott escribiría: «Tengo la sensación de que el pobre Oates está en las últimas. De todos modos, tampoco ninguno de nosotros está mucho mejor»

(Scott, 2006: 407). Era evidente que su situación comenzaba a ser desesperada pero todos trataban de mantener el ánimo, especialmente Wilson y Bowers, que tenían un contagioso espíritu optimista y seguían hablando de lo que iban a hacer cuando llegasen. Sin embargo Scott, mostrándose tremendamente franco en su diario, terminaría las anotaciones de ese día expresando su deseo de «aguantar hasta el final» (Scott, 2006: 407).

El 9 de marzo llegaron al depósito *Norte de la Barrera*, al que también llamaban *Monte Hooper*. Lo que encontraron no pudo ser más desmoralizante: «Todas las provisiones eran insuficientes» (Scott, 2006: 408), pero sobre todo no estaban los perros. Desde hacía días el tema de cuándo o dónde encontrarían a los perros había sido una conversación a la que volvían una y otra vez, puesto que también ésa parecía ser su única esperanza. Al despedirse del último grupo de apoyo, Scott había cambiado sus órdenes en relación a los perros; en principio no tenían que hacer más que un viaje al depósito de *La Tonelada* con comida para los grupos que volviesen, pero en aquel momento había decidido que avanzasen todavía más y saliesen al encuentro del grupo del Polo para ayudarles en el regreso. Durante días habían cifrado sus esperanzas en que los encontrarían allí, en el depósito de *Monte Hooper*, y la frase de Scott en su diario reflejaría su desesperación e impotencia: «Los perros, que podrían haber sido nuestra salvación, han fallado» (Scott,

2006: 408). Los perros no habían fallado, pero, por una concatenación de fatalidades, sí había fallado la cadena de transmisión de las órdenes y ese día los perros les seguían esperando en el depósito de *La Tonelada*, a 100 kilómetros de donde ellos se encontraban y adonde, pese a todos sus esfuerzos, nunca llegarían.

El Fram *se dirige a Tasmania (30 de enero-7 de marzo)* Poco a poco el *Fram* se fue alejando de la Bahía de las Ballenas, dejando atrás su base, cuyo emplazamiento había permitido a los noruegos situarse 100 kilómetros más cerca del Polo.

La apuesta de Amundsen había sido arriesgada y, en opinión de

Shackleton y otros exploradores ingleses, una auténtica locura, pero, aunque el tiempo demostraría que los argumentos científicos de Amundsen sobre la seguridad del lugar no eran correctos, esa zona de la Barrera no sólo permaneció estable y aguantó el año que duró su expedición, sino que cuando se desprendió, en mayo del año 2000, hacía muchos años que la base de los noruegos había sido engullida por el hielo hasta desaparecer por completo de la superficie53.

Ahora Amundsen y los suyos tenían por delante un largo viaje de 4000 kilómetros hasta Hobart y, como en cualquier viaje de tales distancias, tuvieron días con vientos del Sur, como los dos primeros que les alejaron más de 300 kilómetros de la Barrera; días con vientos flojos e incluso del Norte, que les hacían interminable el avance; y días tan cubiertos de nubes que por espacio de una semana no pudieron hacer ninguna observación al Sol o a la Luna para calcular su posición, de tal forma que lo único que el capitán sabía decir con certeza era «que se encontraban navegando por el mar de Ross» (Amundsen, vol. II, 2001: 190).

Siguieron avanzando hacia el Norte; superaron el cinturón de hielos, que en esa época del año ya no era compacto; atravesaron el Círculo Polar y se alejaron cada vez más de la Antártida, «hacia el Norte, hacia el Norte, a la mayor velocidad posible» (Amundsen, vol. II, 2001: 190). Sin embargo, una tras otra las tormentas se sucedieron dificultándoles la travesía y haciendo que en cuatro días recorriesen una distancia que «en una situación normal»

hubieran «recorrido en menos de una jornada» (Amundsen, vol. II, 2001: 351). Las semanas pasaban, y para unos hombres que llevaban casi dos años alejados de la civilización el tiempo se hacía interminable, especialmente para Amundsen. El más elemental de los cálculos hacía imposible pensar que los británicos pudieran adelantarles, pero toda la racionalidad que había sabido desplegar en la marcha hacia el Polo ahora parecía haberse disipado y la lentitud del viaje se convirtió para él en la peor de las torturas.

A primeros de marzo alcanzaron la costa de Tasmania. Ya parecía que habían llegado cuando una fuerte tormenta se abatió sobre el *Fram*, obligándoles a estar casi dos días luchando contra el viento y las olas para evitar que les alejasen de su destino. Finalmente lo lograron y el 7 de marzo echaron el ancla en mitad de la bahía donde se encontraba el

puerto de Hobart. Poco después, representantes de las autoridades portuarias llegaron al barco para hacer los controles rutinarios de

sanidad y aduanas, lo que también les permitió saber que nadie tenía noticias ni del *Terra Nova* ni de Scott. Aprovechando la lancha del médico, Amundsen bajó a puerto mientras el *Fram* se quedó en medio de la bahía incomunicado para evitar filtraciones. Pronto les llevaron verduras y frutas frescas, un auténtico manjar para los hombres de *Framheim*, que desde que dejaron Madeira, hacía un año y medio, no las habían probado. Puesto que su llegada no había pasado desapercibida, los periodistas merodeaban por los alrededores, pero las órdenes eran estrictas y estaba terminantemente prohibido que nadie subiera a bordo.

Una vez en tierra Amundsen buscó un hotel. Vestido con unas modestas ropas de pescador, el conquistador del Polo Sur no pudo conseguir, según su diario, más que «una pequeña y miserable habitación» (Bomann-Larsen, 2006: 111). Luego se dirigió a la oficina de telégrafos. Esta vez no estaba dispuesto a que nadie le robase la exclusiva, como le había pasado cuando descubrió el paso del Noroeste; un código secreto, que sólo su hermano Leon era capaz descifrar, evitaría que la información llegara a manos indiscretas. Pronto tres telegramas cruzarían el planeta: el primero dirigido al rey de Noruega, el segundo a Nansen y el tercero a su hermano Leon. Mientras, sobre la Barrera, se fraguaba la tragedia.

Órdenes que nunca debieron cumplirse (26 de febrero-15 de marzo) La llegada del segundo grupo de apoyo con el teniente Evans en estado crítico trastocó la organización de la expedición y posiblemente sentenció el destino de Scott y sus compañeros. Cuando Crean alcanzó el refugio de Punta Hut, allí estaban el doctor Atkinson y Dimitri, que se preparaban para salir hacia el Sur con un doble objetivo: por una parte, reabastecer el depósito de *La Tonelada*, que había quedado sin suficientes provisiones para el grupo del Polo después de que hubieran pasado por él todos los grupos de regreso; y, por otra, seguir avanzando hacia el Sur al encuentro de Scott, acelerando su retorno y permitiéndole llegar a tiempo de embarcar en el *Terra Nova* para comunicar al mundo la noticia de que había alcanzado el Polo Sur. En esas fechas todo estaba discurriendo de acuerdo al plan previsto: todos los depósitos estaban instalados, los tres primeros grupos de apoyo habían regresado en el tiempo planeado, el último debía de estar a punto de llegar y ninguno de los expedicionarios británicos dudaba de que Scott ya hubiera logrado su objetivo y estuviese regresando a marchas forzadas para coger el *Terra Nova*.

Las noticias de Crean de que el teniente Evans se encontraba gravemente enfermo alteraron la programación. Atkinson consideró prioritario acudir a su rescate y decidió posponer los otros planes,

pero una vez que, con ayuda de los tiros de perros, Atkinson y Dimitri consiguieron ponerlo a salvo, Evans seguía necesitando urgentes cuidados y Atkinson, como médico, creyó que su deber era permanecer al lado del enfermo. Por lo tanto, alguien tenía que ir en su lugar con los perros hacia el Sur. Puesto que sólo estaban ellos en el refugio de Punta Hut, envió a Dimitri a la base de Cabo Evans con las instrucciones de que

Wright o Cherry-Garrard ocupasen su puesto. Y a partir de ese momento los acontecimientos tomaron un rumbo tal que desembocarían en un callejón sin salida para Scott y su gente. Aunque, en parte, el origen de esta trágica sucesión de hechos también podría rastrearse hasta el regreso hacía un mes del *Terra Nova*.

La llegada del barco rompió un año de aislamiento en la base, llevó noticias de lo que había ocurrido en el mundo en ese período y, más importante para los expedicionarios, las cartas de sus familiares y amigos, que, desde un punto de vista psicológico, entonces como ahora, tanto ayudaban a sobrellevar las duras condiciones de la vida en la Antártida. Pero esta vez además traían malas noticias para algunos de ellos: el padre de Meares estaba gravemente enfermo y éste decidió regresar con el *Terra Nova*, lo que dejaba a la expedición sin un competente conductor de trineos de perros y un experimentado navegador. Su puesto fue ocupado por Atkinson, quien, si bien no tenía gran experiencia en dirigir a los perros, era muy buen navegante, algo absolutamente necesario para poder fijar el rumbo a seguir sobre la llanura de la Barrera y poder alcanzar los depósitos. También Simpson abandonó la Antártida, en su caso porque en una carta de su Oficina Meteorológica se le ordenaba que regresase inmediatamente. Puesto que su marcha ponía en peligro la continuidad de las medidas científicas, se decidió que Wright, que había trabajado con Simpson, fuese el encargado de reemplazarle en esa tarea.

El hombre equivocado

En estas circunstancias, cuando Dimitri llegó a Cabo Evans, la única persona disponible para el viaje con los trineos hacia el Sur era Cherry-Garrard. El *Terra Nova*, con Meares y Simpson a bordo, se disponía a partir en cualquier momento, pues no podía permanecer mucho más tiempo allí debido al peligro de quedarse atrapado por los hielos. Al igual que Atkinson o Wright, Cherry-Garrard no tenía gran experiencia en conducir un trineo de perros, pero además, a diferencia de sus dos compañeros, tampoco entendía gran cosa de navegación. Por si ésta no fuese suficiente limitación operativa, su elevada miopía

le obligaba a utilizar gafas y, cuando la temperatura era baja, se empañaban y congelaban, dejándole, como le había pasado en el viaje durante el invierno con Wilson y Bowers, prácticamente ciego.

En aquella ocasión, el viaje hacia el Sur era una simple misión de apoyo y nadie comprendió la trascendencia que podía tener, puesto que era imposible imaginar los trágicos sucesos que estaba viviendo el grupo del Polo. Aunque algunos historiadores consideran que Atkinson –el oficial de mayor graduación en aquellos momentos y por lo tanto al mando de la expedición–, después de ver el lamentable estado en que había regresado el teniente Evans, podía haber intuido que algo similar pudiera estarle ocurriendo a Scott y haber obrado en consecuencia, cambiando la consideración de misión de «apoyo» a misión de «rescate». Pero no lo hizo. Él siguió cuidando al enfermo, lo que bien podía haber hecho el médico del barco y, tal vez debido «a su falta de experiencia en el mando» (Smith, 2008: 222), no ordenó a Meares que se quedase para hacer frente a un posible rescate, e incluso aceptó que Wright no interrumpiese por unos pocos días las observaciones científicas.

Posiblemente, la culpa no fue sólo de Atkinson; nadie podía pensar que el grupo del Polo tuviese tales dificultades, era el grupo más fuerte y disponía de provisiones suficientes para garantizar su regreso sano y salvo. De hecho, cuando regresaba el último de los grupos de apoyo y su ritmo de avance se vio reducido por la enfermedad del teniente Evans, tanto Crean como Lashly estaban convencidos de que el grupo del Polo estaba acortando distancias. Incluso, cada vez que miraban hacia atrás, pensaban que en cualquier momento les podían ver aparecer.

En definitiva, todo este juego de complicaciones familiares, indecisiones personales y suposiciones colectivas había llevado a que el mando de la misión –que el tiempo se encargó de demostrar que era la más importante de la expedición– recayese sobre Cherri-Garrard, al que acompañaría Dimitri, a quien, aunque era un gran experto en conducir trineos de perros, su nacionalidad y posición social le relegaban a simple ayudante de los británicos.

El hombre equivocado y en el peor momento

El día 26 de febrero Cherry-Garrard y Dimitri salieron del refugio de Punta Hut con los dos tiros de perros, llevando veinticuatro días de comida para ellos y los perros, así como las provisiones para el depósito. Las órdenes eran llegar hasta el depósito de *La Tonelada* y, «en caso de que Scott no hubiera llegado todavía, decidir qué hacer»

(Cherry-Garrard, 2008: 682), es decir continuar hacia el Sur a su encuentro o dejar la comida y regresar. El propio Cherry-Garrard confesaría años después: «No las tenía todas conmigo. Nunca había conducido un perro y menos aún un tiro completo. Tampoco sabía cómo orientarme y el depósito de *La Tonelada* estaba en medio de la Barrera, a 200 kilómetros de cualquier accidente geográfico» (Cherry-Garrard, 2008: 683).

Los perros se encontraban en muy buena forma física, pese a que habían tenido que salir al rescate del teniente Evans, y el primer día recorrieron más de 50 kilómetros. Como las gafas de Cherry-Garrard se empañaban constantemente, Dimitri iba delante buscando las huellas del paso de los anteriores expedicionarios. En cuatro días alcanzaron el depósito del *Farallón*, que estaba a más de 150 kilómetros. Desde allí las cosas se les complicaron un poco debido a un espectacular descenso de las temperaturas, que se situaron por debajo de los 30

oC bajo cero y que retrasó mucho su marcha, pero, de todas maneras, en tres jornadas más, el 3 de marzo por la tarde, alcanzaron finalmente el depósito de *La Tonelada*.

La satisfacción de Cherry-Garrard era doble: por una parte, habían hecho 230 kilómetros en una semana, algo que a él, acostumbrado a seguir el parsimonioso ritmo de los caballos o a tener que tirar del trineo, le parecía imposible de realizar; por otra, habían llegado al depósito antes que Scott. En aquellos momentos y considerando la velocidad a la que los dos últimos grupos de apoyo habían regresado, en la base habían estimado que el grupo del Polo, que además siempre había sido el más rápido de todos, podía estar llegando al depósito de *La Tonelada* a finales de febrero o primeros de marzo. Por lo que mientras iban hacia el depósito, Cherry-Garrard y Dimitri temían cruzarse con ellos y no verles debido a la baja visibilidad que estaban teniendo.

Pero el grupo del Polo había tenido más dificultades de las que sus compañeros pudieron imaginar: primero fueron las bajas temperaturas en la meseta polar, que les dificultaron la marcha de regreso; luego el desfallecimiento del suboficial Evans, que les hizo ralentizar la marcha para adecuarla a su paso; y luego, cuando llegaron a la Barrera, nuevamente otra ola de frío que volvió a ralentizar el avance del grupo polar. Por eso, cuando los tiros de perros llegaron al depósito de *La Tonelada*, Scott y sus compañeros se encontraban todavía a unos 200 kilómetros de distancia.

Durante los siguientes días tuvo lugar uno de los pasajes más tristes de la exploración polar. Un grupo de exploradores trata de avanzar desesperadamente hacia el Norte pasando penalidades inimaginables, mientras que otro grupo de exploradores se limita a permanecer por espacio de una semana en el depósito de *La Tonelada* esperándoles. Como siempre en la vida, sobre esta polémica decisión influyeron varias circunstancias: de

entrada, el tiempo empeoró y Cherry-Garrard de nuevo tuvo miedo de que si continuaba avanzando hacia el Sur, para ir al encuentro del grupo del Polo, podrían cruzarse con él; luego, cuando cuatro días después el tiempo mejoró, ya no le quedaba comida más que para un par de jornadas. A partir de ese momento, si hubieran seguido adelante no hubieran tenido comida suficiente para los perros, por lo que durante su regreso a Punta Hut se habrían visto en la necesidad de matar a algunos de los animales más débiles para alimentar al resto.

Ahora, conociendo la tragedia que en esos días se estaba gestando sobre el grupo polar, parece evidente que deberían haber seguido hacia el Sur, aun corriendo el riesgo de cruzarse con ellos sin verles. De hecho, en el supuesto de que esto hubiese ocurrido, cuando a los dos o tres días hubiesen llegado al siguiente depósito (*Monte Hooper*), se habrían dado cuenta de que Scott ya había pasado y no habrían tenido más que dar la vuelta. En el caso de que Scott no hubiera llegado todavía a ese depósito, como de hecho ocurría por esas fechas, habrían podido seguir avanzando hacia el Sur hasta encontrárselo, tan sólo un día o, como mucho, dos días después.

Paralizados por la indecisión y la falta de conocimientos

Sin embargo el problema no fue sólo la falta de decisión. Dimitri era un magnífico conductor de trineos de perros en su Rusia natal, donde para seguir la ruta tan sólo era necesario reconocer los accidentes geográficos, pero en la Barrera, a partir del depósito de *La Tonelada*, ya no se distinguían las montañas y la única forma de orientarse y mantener la ruta en aquella superficie helada sin la más mínima irregularidad reconocible era con ayuda del sextante, tablas de efemérides y cálculos matemáticos, algo que estaba muy lejos del alcance de Dimitri. Tampoco Cherry-Garrard sabía manejarse en ese campo, por lo que no se atrevió a correr el riesgo de cruzarse con Scott sin verle, ni mucho menos el de no ser capaz de localizar el siguiente depósito, perderse y vagar durante días hasta conseguir regresar, si es que lo lograba.

Y allí, en aquel infausto depósito, se quedaron paralizados. Scott

«había dejado instrucciones precisas de que se evitara poner en peligro a los perros, ya que había planes para utilizarlos en los viajes del año siguiente» (Cherry-Garrard, 2008: 682), y Cherry-Garrard, que en aquel momento tenía sólo veintiséis años, para quien aquélla era su primera experiencia polar y que tenía problemas para orientarse con el sextante y dificultades para ver, dejó pasar las horas y los días esperando, mientras mentalmente se atrincheraba en unas «órdenes» que le exigían velar por la vida de los perros y que le recordaban que su misión no era de rescate, sino simplemente la de llevar provisiones al grupo polar. Y así dejó que transcurrieran los días, convencido, como lo estaban todos sus compañeros, de que el grupo de Scott regresaría sano y salvo, como habían regresado los otros grupos de apoyo.

Es evidente que tan desafortunada decisión no fue motivada por la indiferencia, puesto que en el grupo polar se encontraban, además de Scott y Oates, a los que tenía un gran respeto, sus mejores amigos, Wilson y Bowers, quienes literalmente le salvaron la vida cuando hacía unos meses, en el invierno, habían viajado juntos a buscar huevos de pingüino emperador.

De hecho, el resto de los expedicionarios nunca elevó la más mínima crítica sobre su comportamiento. Órdenes eran órdenes, sobre todo a comienzos del siglo XX, y más en una expedición con un marcado carácter militar. «En este sentido las órdenes que había recibido eran perfectamente claras. No veía razón para desobedecerlas» (Cherry-Garrard, 2008: 687).

En este limbo decisorio esperó durante casi una semana soportando temperaturas inferiores a los 30 oC bajo cero, muy similares a las que estaba sufriendo el grupo de Scott, y que prácticamente les impedían dormir, hasta que el 10 de marzo, preocupado por el estado de salud de Dimitri y con ocho días de comida para los perros, decidió regresar. Después de un viaje accidentado llegaron a Punta Hut el 16 de marzo. Diez días antes el *Terra Nova* había zarpado. La última esperanza de recibir ayuda para Scott se había esfumado.

La noticia llega por fin al mundo (7 de marzo)

Con la diferencia horaria entre Tasmania y Noruega, las informaciones volaron y la misma mañana del 7 de marzo representantes de los medios de comunicación abordaban a Leon, el hermano de Amundsen, para preguntarle si eran ciertos los rumores que había transmitido la agencia Reuters de que el *Fram* había sido visto esa mañana en Hobart. Era cuestión de horas que le llegasen las noticias y,

efectivamente, a las once de la mañana, recibió en su casa de Oslo una llamada telefónica que le comunicaba de que tenía un telegrama. Debajo de un texto completamente ininteligible, cinco letras aparentemente también sin sentido:

«zhmbw», el nombre en clave de su hermano Roald. Había llegado el momento que esperaba desde hacía varios años y, como un espía, se enfrascó en la misión de descifrar el mensaje utilizando el código que había establecido con su hermano y que únicamente ellos dos conocían. Poco a poco el texto comenzó a hacerse visible; era el primero de los telegramas, el que Amundsen dirigía al rey, pero a través de su hermano. Por fin aparecieron las palabras clave: «…Polo alcanzado…».

Inmediatamente le contestó para decirle que lo había recibido y comunicarle a donde tenía que enviar la información. Antes de salir del edificio, Leon recibió otro telegrama, también codificado, dirigido a él, donde se le daban más detalles. Ahora más que nunca tenía que mantener por unas horas el secreto hasta que la información llegase a los periódicos con los que había acordado la exclusiva para Escandinavia y, sobre todo, al *Daily Chronicle* de Londres, con quien había firmado un contrato para ceder todos los derechos en el resto del mundo a cambio de una elevada suma de dinero, que reportaría un considerable alivio a las maltrechas arcas de la expedición. Curiosamente, el intermediario en las negociaciones de ese acuerdo había sido Shackleton, que desde el regreso de su expedición aprovechaba todas las ocasiones que se le presentaban para hacer negocios.

Pocas horas después tendría una llamada de Nansen, quien le dijo que había recibido un telegrama totalmente ambiguo cuyo texto era el siguiente: «Gracias por todo. Problema resuelto. Todo bien». Temiendo que la conversación por teléfono pudiera ser escuchada por una operadora, Leon le sugirió reunirse esa misma tarde para explicarle la procedencia del telegrama y su enigmático contenido. Una vez aclarado el tema, juntos se dirigieron a última hora de la tarde a la sede de los periódicos que habían pagado la exclusiva nacional para darles la noticia y que ésta pudiera aparecer en las ediciones del día siguiente. Ya casi en el filo de la medianoche, Leon, con la mayor de las discreciones, se encaminó a informar a su rey, que se encontraba dirigiendo unas maniobras militares en las proximidades de Oslo. No pudo conseguir una entrevista personal a esas horas, pero entregó un sobre que contenía toda la información al ayudante de campo del soberano, que se comprometió a hacérselo llegar de inmediato. Para el hermano de Amundsen había sido un largo día; para otros, la noche se

presentaba todavía muy larga mientras preparaban la información que, a la mañana siguiente, ocuparía las portadas de los periódicos.

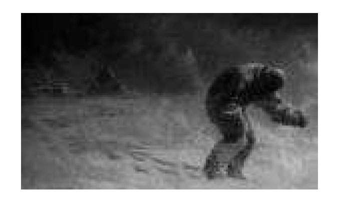
El 8 de marzo el mundo se despertó con la noticia de la conquista del Polo Sur; por fin se había alcanzado el último lugar del planeta, el más recóndito y hostil. La gran carrera sobre el misterioso continente blanco había terminado; la marcha más larga y peligrosa de la historia se había completado y el indiscutible ganador era el noruego Roald Amundsen. En su país la alegría y el orgullo se desbordaron y alcanzaron todos los rincones. Todavía resonaban en los oídos de la gente los ecos de su independencia y un poderoso sentimiento nacionalista hizo que el país entero se llenase de banderas que ondeaban orgullosas el triunfo de su compatriota, que también hicieron suyo. En Oslo los vendedores de periódicos recorrían la ciudad voceando la noticia mientras que desde el puerto llegaba el ulular de las sirenas de los barcos gritando al mundo el acontecimiento.

En España, el anuncio apareció publicado dos días después en el diario *ABC*, que en un primer artículo titulado «Descubrimiento del Polo Sur» (*ABC*, 10-III-1912: 14) hizo referencia a la noticia aparecida el día anterior en el *Daily Chronicle* de Londres. En días sucesivos ampliarían la información con comentarios a la noticia de exploradores y científicos de la época. Curiosamente, en una de esas declaraciones, quizá por un error de traducción, hicieron referencia a Scott como «un explorador original y simpático» (*ABC*, 13-III-1912: 9).

El sacrifico de un valiente (10-16 de marzo)

El mismo día en que Cherry-Garrard dejaba el depósito de *La Tonelada* para regresar, Scott escribiría en su diario: «Las cosas siguen agravándose… el pie de Oates está peor… el tiempo es horroroso» (Scott, 2006: 408). Cada día que pasaba la situación era más complicada.

Todos eran conscientes de que el estado de Oates era irreversible, incluso él mismo tenía que saberlo, puesto que llegó a preguntárselo directamente a Wilson y éste le contestó con una evasiva. Pese a todo, según los testimonios de sus compañeros, «siguió mostrando un temple excepcional» (Scott, 2006: 408).



En aquellos tiempos, que en una expedición polar uno de los miembros se encontrase en tan mal estado era un lastre que ponía en peligro la seguridad de todos los demás. Pocos años después la radio permitiría informar de la situación y poner en acción los equipos de rescate, pero entonces el grupo de hombres tenía que valérselas por sí mismo. Sin ayuda exterior y con las provisiones situadas en depósitos establecidos, los plazos para ir alcanzándolos debían cumplirse de forma inexorable, en caso contrario no sería posible garantizar la supervivencia del grupo.

Cuando comenzaron la vuelta del Polo, el agotamiento del suboficial Evans también supuso una rémora para la marcha del grupo, pero en aquellas semanas la situación no era tan crítica y más o menos fueron capaces de adecuar su avance a las limitaciones de Evans, hasta que éste se derrumbó para no volver a levantarse. Ahora, todo parecía volver a repetirse, con la diferencia de que la ola de frío que soportaban estaba haciendo mella en sus agotados cuerpos y había convertido la superficie de hielo en una especie de lija donde ni tirando con todas sus fuerzas del trineo lograban mantener el ritmo de marcha necesario para alcanzar el siguiente depósito y poder mantenerse con vida unos días más.

Pintura de John Charles Dollman representando el sacrificio de Oates. Su título no puede ser más elocuente: «Un caballero muy valiente»

En esa situación, desesperada, el estado de su compañero era un freno para sus esperanzas de sobrevivir. Y de nuevo el diario de Scott se convertiría en el ágora de los sentimientos, miedos y voluntades de aquellos hombres: «Tengo la impresión de que Oates está en las últimas; lo que vaya a hacer o lo que hagamos sólo Dios lo sabe» (Scott, 2006: 409). Incluso llegaron a hablarlo calmada y abiertamente con él. Oates, con una entereza que ponía en evidencia su coraje, comprendía la situación y así lo puso de manifiesto, llegando a pedirles consejo sobre lo que debería hacer. El deseo de vivir, las esperanzas fundadas o imaginadas, la amistad, el espíritu de supervivencia, la generosidad, el egoísmo, el sacrificio... todo tuvo que girar a gran velocidad contraponiéndose en sus cabezas y sus

corazones. Al final le aconsejaron que siguiera mientras pudiera, aunque resulta evidente que eran conscientes de que eso agravaría aún más su situación. En cualquier caso, las cosas habían quedado claras para todos y Scott zanjó el tema «prácticamente ordenando» (Scott, 2006: 409) a Wilson que repartiera treinta pastillas de opio a cada uno, para que cada cual tomase sus propias decisiones en el momento oportuno.

Los días pasaban con el mismo frío intenso, sin viento o con vientos del Norte, con las mismas dificultades para avanzar y con sus condiciones físicas cada vez más deterioradas,

en especial las de Oates, que «ahora también tiene las manos prácticamente inútiles» (Scott, 2006: 409). El 16 de marzo, casi una semana después de aquella siniestra conversación, el mismo día en que Cherry-Garrard alcanzaba la seguridad del refugio de Punta Hut, Oates ya no pudo más y les pidió que le dejasen en su saco de dormir y que siguieran adelante.

Ellos se negaron y le persuadieron para que continuase un poco más. Esa noche su estado no albergaba esperanzas y todos, sobre todo él mismo, creyeron que no volvería a despertarse. Pero se despertó, y dirigiéndose hacia la puerta de la tienda les dijo: «Voy a salir un momento. Puede que tarde un poco» (Scott, 2006: 410). En el exterior soplaba la ventisca. Nunca más regresó.

El diario de Scott nos describe la admiración que sentían por su compañero: «Ha soportado durante semanas un dolor intenso sin quejarse... no se dejó vencer y mantuvo la esperanza... ha sido un valiente... podemos testificar su valor» (Scott, 2006: 410). Es evidente que sabían lo que quería hacer Oates. El propio Scott así lo afirmaría en su diario cuando explicó por qué no trataron de impedírselo: «Éramos conscientes de que se trataba del acto de valentía de un caballero inglés. Todos esperamos afrontar con su mismo espíritu el final, que sin duda ya no puede estar muy lejos» (Scott, 2006: 410).

La desgracia se abate sobre los británicos (10-16 de marzo)

Mientras Scott, Wilson y Bowers hacían frente a la situación, en Punta Hut la tensión y el nerviosismo crecían día a día. El regreso de Cherry-Garrard, con la información de que no había logrado contactar con el grupo del Polo, por fin comenzó a preocupar a Atkinson, que comprendió que se estaban retrasando más de lo que parecería prudente y comienza a temer, en vista del penoso estado en que había regresado el teniente Evans, que les haya sucedido algo.

Pero Scott y sus compañeros no eran su única preocupación. El grupo de Campbell, formado por seis hombres, también estaba en peligro. Este grupo, que a bordo del *Terra Nova* había encontrado a Amundsen en la Bahía de las Ballenas, cuando regresaba de su frustrado intento de montar una base en la Tierra de Eduardo VII, se había dirigido finalmente a Cabo Adare, donde sí había logrado instalar su base y pasar el invierno.

Cuando llegó la primavera y el *Terra Nova* volvió a la Antártida para reabastecer a toda la expedición, también les recogió a ellos y los dejó más al Sur para que aprovecharan el verano realizando otras investigaciones. Varias semanas después pasó a buscarlos para llevarlos de nuevo a Cabo Evans, pero el hielo se lo impidió; una y otra vez volverían a intentarlo y en todas las ocasiones se vieron obligados a retroceder sin lograr su objetivo.

La situación se estaba complicando tanto para los hombres que esperaban al barco como para el propio navío, puesto que según avanzaba la estación crecía el riesgo de que el mar se congelase, atrapándolo durante todo el invierno, con el peligro que eso implicaba para la nave y su tripulación. En esta coyuntura, Atkinson y el capitán del barco, Pennell, tuvieron

que tomar la brutal decisión de que el *Terra Nova* realizase un último intento por recoger al grupo de Campbell y que, en caso de lograrlo, sin perder el tiempo retrocediendo para llevarlos a Cabo Evans, continuara hacia Nueva Zelanda. En caso contrario, si no lograba atravesar el hielo y rescatarles, el barco tendría que dejar de inmediato la Antártida, abandonándolos a su suerte.

Sin posibilidades de comunicarse con el barco, ya que no disponían de telegrafía sin hilos, es fácil imaginarse el estado de ánimo que reinaba en Punta Hut. El grupo de Scott se retrasaba y podía estar necesitado de ayuda urgente, y las probabilidades de que el *Terra Nova* hubiese logrado recoger al grupo de Campbell, después de casi media docena de intentos fracasados, eran bajas, muy bajas. Esto significaba que seis hombres, con equipamiento y víveres para una corta campaña de verano, tendrían que enfrentarse, sin ni siquiera un refugio donde cobijarse, a los rigores del largo invierno antártico. Pese a tan siniestras perspectivas, Atkinson era consciente de que Campbell y sus hombres disponían de cierta cantidad de víveres y de que se encontraban en la costa, en una zona donde abundaban las focas, lo que les permitiría disponer de carne y utilizar la grasa como combustible; eso les daba algunas posibilidades de sobrevivir, al igual que ya había ocurrido en el pasado con algunas partidas de hombres

que habían tenido que pasar un invierno en la Antártida en similares circunstancias[54]. Sin embargo, la situación del grupo de Scott podía ser desesperada en muy pocos días: tenían los víveres y el combustible precisos para volver, y en medio de la Barrera no había nada, absolutamente nada con lo que alimentarse o calentarse. Cuando se les terminasen las reservas estarían condenados a morir de hambre y frío.

Atkinson decidió salir enseguida en busca de los que parecen estar más desvalidos: el grupo de Scott. Pero ¿con quién? Cherry-Garrard y Dimitri estaban completamente agotados; el teniente Evans, aún convaleciente, había embarcado en el *Terra Nova*; y Crean y Lashly también se reponían en la base. Tan sólo contaba con el marinero Keohane y ni siquiera podía usar a los perros, ya que el viaje al depósito de *La Tonelada* les había dejado exhaustos y pretender que de nuevo tirasen de un trineo hubiera sido condenarles a una muerte segura. Por supuesto que en la base de Cabo Evans disponía de hombres de refresco; además el barco les había traído de Nueva Zelanda nuevos perros y siete mulas del Himalaya que Scott había solicitado al gobierno indio, pero, al igual que había sucedido el año anterior, entre Cabo Evans y Punta Hut el hielo acababa de desaparecer y el mar les impedía recibir refuerzos. Se encontraban solos, como el grupo de Scott y el grupo de Campbell.

La desesperación era total: cinco hombres se enfrentaban a la muerte en la Barrera; otros seis tenían un incierto futuro unos centenares de kilómetros más al Norte, y el único grupo que les podía ayudar se encontraba extenuado y diezmado; tan sólo dos hombres, Atkinson y Keohane, podían salir en su ayuda y, cuando cada hora era vital, no podían contar más

que con tirar ellos mismos del trineo. Pese al riesgo que suponía que dos hombres solos se adentrasen en la Barrera con la temporada de frío avanzada, decidieron hacerlo. Sería el último y vano intento de salvar al grupo de Scott.

Las horas triunfales de Amundsen

La hazaña de los noruegos se celebró en todo el mundo. Incluso aquellos que habían puesto sus esperanzas en que la bandera británica ondease la primera en el Polo Sur supieron reconocer el valor y el mérito de Amundsen. En su país era tal la avidez por la información que iba llegando con cuentagotas de Hobart, que los periódicos hacían una tirada especial tras otra y la Sociedad Geográfica Noruega se reunió, con la presencia del rey y la reina, para conocer, en un improvisado discurso que hizo Nansen sobre la expedición, los pocos

detalles que en ese momento se tenían de la gesta.

En un ambiente festivo se comentaban los nombres noruegos que ahora salpicaban el mapa de esa zona de la Antártida, hasta ese momento patrimonio exclusivo de nombres británicos. Algunos agoreros, incluso en tan alegres circunstancias, ya empezaron a considerar los problemas que algunos de esos nombres podrían provocar; tal era el caso de la meseta donde se encontraba el Polo, a la que Amundsen le había puesto el nombre de Haakon VII, por su rey, mientras que Shackleton, aunque se había quedado a 200

kilómetros de alcanzar el Polo, le había dado también el nombre de su rey, Eduardo VII. En otros casos, el inconveniente no era el nombre mismo del accidente geográfico sino el uso irónico que se le podía dar; así, uno de los grandes patrocinadores de la expedición, Axel Heiberg, en cuyo honor habían bautizado un glaciar, tomó la palabra para agradecerlo y comentó «que no podía estar en mejor compañía», dado que por un lado tenía la cordillera de la reina noruega Maud y por el otro la de la reina británica Alexandra, para terminar diciendo, en un tono informal y divertido, pero que evidentemente transgredía el puritanismo de la época, «que no se preocupasen sus vecinas porque allí la temperatura es demasiado fría». Como podía esperarse, el comentario «horrorizó a la reina Maud, quien, en cuanto terminó la intervención, abandonó indignada la reunión sin dirigir la palabra a nadie» (Bomann-Larsen, 2006: 116).

En todos los países la prensa elogiaba la proeza, incluida la prensa británica, donde en su día el sorpresivo anuncio de la expedición noruega había dejado sentimientos encontrados; por una parte, con el mejor espíritu deportivo, se habían alegrado de la competencia que le había surgido a Scott, pero, por otra, no podían aceptar la forma tan ladina con que el vencedor del paso del Noroeste había ocultado hasta el final sus planes. Sin embargo, incluso en ese momento, en el que el triunfo noruego había empañado las legítimas aspiraciones británicas a hacerse con el premio, su reacción fue correcta, llegando a hacer una valoración imparcial de tan controvertido episodio. El *Manchester Guardian* publicaría el 10 de marzo: «Se le ha reprochado a Amundsen que ocultase su intención de atacar el Polo hasta el último momento, para después soltarlo de buenas a primeras a sus rivales. Si

pudiera haber un motivo de reproche, creemos que en justicia queda anulado por el valor que demostró al elegir la ruta que siguió» (Jones, 2005: 108). En España la carrera fue seguida con total imparcialidad, como demuestran las siguientes palabras publicadas por *ABC*: «El éxito de Amundsen se debe a su ciencia y a su energía. Es injusto hablar de

su suerte» (*ABC*, 13-III-1912: 9).

Entretanto, en Hobart comenzaba a llegarle a Amundsen un auténtico aluvión de telegramas de felicitación procedentes de gobiernos, sociedades geográficas, empresas, familiares y amigos; todos querían compartir con él estos momentos de gloria. Sin embargo, él no parecía muy dispuesto a ceder el más mínimo protagonismo a sus compañeros: no sólo eran ésos los términos del contrato que habían firmado y en el que se les prohibía hacer cualquier tipo de declaración pública, sino que incluso no les dejaría desembarcar hasta la tarde del 11 de marzo. Poco después, Amundsen consideró que ya había llegado el momento de ajustar definitivamente las cuentas con Johansen: «Le he dado el finiquito, ya no podía seguir más a bordo» (Bomann-Larsen, 2006: 113), comentaba en una carta a su hermano. Después escribiría a Nansen contándole su versión de los hechos y, para terminar de cerrarle todas las puertas, mandaría un telegrama a la Sociedad Geográfica Noruega en el que acusaría a Johansen de sedición. Fracasado, aislado y desprestigiado, el hombre que había llegado con Nansen a los 86o N y que podía haber pisado los 90o S volvió a refugiarse en la bebida. Hasta que la vida, y el entorno de Amundsen, le arrinconasen todavía más.

La última marcha de Scott (17-29 de marzo)

Y mientras Amundsen saboreaba su multitudinario triunfo, a miles de kilómetros, sobre la soledad de la Barrera seguía desarrollándose la tragedia. El sacrificio de Oates había servido para poco. Sus compañeros estaban agotados y el mal tiempo no les concedía la más mínima tregua. Las temperaturas siguieron en torno a los 40 oC bajo cero, las ventiscas les detenían una y otra vez y el viento del Norte se mantuvo de cara sin permitirles izar la vela que de tanta ayuda había sido para los grupos anteriores en sus viajes de regreso. Se encontraban a poco más de 40 kilómetros del depósito de *La Tonelada*, lo que en circunstancias normales hubiera supuesto dos días de marcha, una distancia irrisoria en cualquier otro momento que ahora les parecía abismal. En su diario, Scott, que siguió escribiendo con cierta regularidad pese al mortal cansancio y al intenso frío, reflejaría que eran plenamente conscientes de la crítica situación en la que se encontraban, pero también puso de manifiesto una fuerza de voluntad que no se dejaba vencer así como así por las dificultades: «Mis compañeros siguen animados, a pesar de que todos estamos a punto de sufrir graves congelaciones y, aunque continuamente comentamos que vamos a salir de ésta, creo que en el fondo nadie se lo cree» (Scott, 2006: 411).

Ahora eran sólo tres para tirar del trineo –aunque en los últimos días Oates de poca ayuda había sido– y trataron de reducir su peso. El teodolito, una cámara fotográfica, algunas pertenencias de su compañero y todo lo que no consideraron esencial quedó atrás; aunque

por expreso deseo de Wilson continuaron llevando los dieciséis kilos de muestras geológicas que habían recogido durante el descenso del Beardmore, así como, por supuesto, todos sus diarios. Pero todo fue inútil. Las bajas temperaturas seguían convirtiendo la superficie de la nieve en un papel de lija que, aun con el trineo aligerado, les obligaba a utilizar todas sus mermadas fuerzas para seguir avanzando. Sin reservas de grasa en el cuerpo, el frío penetraba en sus huesos convirtiéndose en un cruel compañero que no les abandonaba ni de día ni de noche; tan sólo en los momentos de la comida sentían algo de calor que les hacía revivir un poco. Scott sólo podía escribir aprovechando esos momentos y algún día ni siquiera pudo hacerlo. Pese a todo siguieron, con heroica regularidad, midiendo las temperaturas y anotándolas para la ciencia.

El tiempo parecía cebarse sobre ellos. El 17 de marzo un frío viento del Norte les azotaba la cara hasta que consiguió detener su marcha y les obligó a acampar, con lo que perdieron unas horas vitales. «Ningún ser humano hubiera podido soportarlo –parece que trataba de justificarse Scott en su diario–, y menos nosotros que nos encontramos al borde del agotamiento» (Scott, 2006: 411). Pero al día siguiente siguieron avanzando. A la hora de comer se hallaban a menos de 40 kilómetros del depósito de *La Tonelada*, donde esperaban encontrar comida en abundancia y combustible para poder cocinar y calentarse. Sin embargo, los rigores del frío pasaron factura a sus pobres y escuálidos cuerpos. Scott, que hasta ese momento se vanagloriaba de tener sus pies en las mejores condiciones, de repente, en unas horas descubría que uno de ellos se encontraba «en un estado que no es agradable de mirar» (Scott, 2006: 411); la congelación se había adueñado de una de sus extremidades y era consciente de que ya nada podía detener ese proceso. Pero otras preocupaciones eran más inmediatas, «ya no queda más queroseno que el del hornillo, que está a medias, y un poquito de alcohol. Sólo esto nos separa de la sed» (Scott, 2006: 411).

El último revés

Pese a sus esfuerzos por seguir adelante a la mayor velocidad posible, estaban agotados y les resultaba «terriblemente duro» (Scott, 2006: 409) tirar del trineo, lo que hacía que su avance fuese lento hasta la

desesperación: apenas unos 10 kilómetros diarios. El 19 de marzo a la hora de comer se encontraban a menos de 30 kilómetros del depósito cuyas provisiones les podían devolver a la vida, al menos por un tiempo, una distancia que un grupo de hombres en forma podría recorrer en apenas un día, pero no era éste su caso y Scott anotaría en su diario que no creía poder alcanzarlo en menos de tres días: «¡Qué velocidad!» (Scott, 2006: 411), bromeaba en esos trágicos momentos en que no les quedaban alimentos más que para dos días y combustible para uno. Sentía que el estado de su pie se agravaba y que iría a peor sin remedio de no contar pronto con comida abundante y caliente, e incluso en ese caso duda de que pudiera recuperarse: «Por ahora lo menos que puedo esperar es la amputación». Aunque también era plenamente consciente de que la

gangrena podía extenderse y escribiría–: «Pero ¿se quedará ahí? Ésa es la auténtica pregunta» (Scott, 2006: 411).

El estado de sus dos compañeros, aunque no presentaban congelaciones, no era mucho mejor que el suyo y el tiempo se negaba a concederles una tregua, manteniéndose las temperaturas bajas y los vientos del Norte. Pese a todo seguían su lento avance decididos a alcanzar el depósito que se había convertido en su última esperanza de sobrevivir. Sus anotaciones se interrumpieron hasta el 21 de marzo, donde explicaría que desde el día anterior se encontraban detenidos por una fuerte ventisca que les había impedido continuar cuando se hallaban a escasos 20 kilómetros del depósito de *La Tonelada*. La situación era crítica; sus reservas de combustible y comida eran tan limitadas que no podían esperar a que la tormenta pasase y decidieron que, al día siguiente, Bowers y Wilson, que eran los que mejor están, harían un desesperado esfuerzo por alcanzar el depósito y regresar con algunas provisiones.

Sin embargo, aquella salida tuvo que retrasarse porque la ventisca continuó abatiéndose con furia sobre ellos, al menos los dos días siguientes. Como este tipo de tormentas solía durar cuatro días, decidieron esperar a que amainase en cualquier momento para intentar salir. Incluso así lo llegaría a anotar Scott en su diario: «Mañana es la última oportunidad.

Ya no nos queda combustible y sólo tenemos comida para uno o dos días» (Scott, 2006: 412).

Pero aquel intento por alcanzar el depósito nunca llegaría a producirse; posiblemente el estado del pie de Scott hizo comprender a sus compañeros que todo era inútil, puesto que desde el depósito

todavía les quedarían más de 200 kilómetros para alcanzar Punta Hut, una distancia que en el estado en que se encontraba su jefe y amigo nunca iba a ser capaz de recorrer. Quizá comprendieron que no valía la pena correr el riesgo de salir y alcanzar el depósito si el resultado iba a ser el mismo. Ellos habían permanecido primero junto al suboficial Evans y luego junto a Oates, aun a sabiendas de que seguir al lado de uno y de otro estaba poniendo en peligro sus propias posibilidades de supervivencia; ahora, el afecto de Wilson por su amigo y la lealtad de Bowers hacia su respetado superior les indujeron a permanecer a su lado hasta el final. Una de las últimas anotaciones del diario de Scott reflejaba su firme decisión de que el final llegase «de forma natural» (Scott, 2006: 412), pese a que cada uno disponía de píldoras para acortar sus sufrimientos.

El último intento por salvarles

Mientras la tragedia estaba a punto de consumarse en la Barrera, en Punta Hut continuaban preocupados pero indecisos, oteando el horizonte como si su mirada pudiese hacer aparecer a los dos grupos de hombres que esperaban. Una y otra vez se animaron al creer ver algo en la distancia, para de nuevo volver a sus temores y ansiedades al no ver a nadie.

Incluso una noche les despertaron unos golpes en la ventana y todos se levantaron seguros de que alguno de sus compañeros había regresado, pero nadie llegó y los días pasaron sin que ellos se decidieran a salir en busca del grupo de Scott, siempre aferrándose a la ilusoria

esperanza de que pudieran aparecer en cualquier momento. Finalmente, y después de sucesivos retrasos, Atkinson y Keohane terminarían saliendo el 27 de marzo.

En tres días, aunque sólo eran dos para tirar del trineo, recorrieron casi 60 kilómetros, pero poco más se atrevieron a hacer; el mal tiempo, la época del año en la que estaban y la posibilidad de cruzarse con el grupo sin que se vieran les aconsejaron retirarse, dejando un depósito adicional de una semana de provisiones para que, en caso de que el grupo del Polo llegase hasta allí, pudiese continuar hasta Punta Hut. Atkinson aseguraría que el 30 de marzo tuvo «la convicción moral de que los miembros de la expedición habían fallecido»

(Cherry-Garrard, 2008: 697). La última anotación del diario de Scott tendría precisamente lugar un día antes.

46 Estudios científicos posteriores demostrarían que la intuición de Scott era correcta, ya que en la meseta polar el verano es extraordinariamente corto (tan sólo entre mediados de diciembre y mediados de enero la temperatura es superior a los 30 oC bajo cero); sobrepasado este período, la temperatura desciende con brusquedad. Amundsen había llegado al Polo coincidiendo con este período y Shackleton, tres años atrás, también había estado en la meseta entre el 1 y el 15 de enero (Watson, 1987: 211).

47 Estudios nutricionales indican que mientras que la comida de los británicos proporcionaba cuatro mil quinientas calorías diarias, el gasto al que estaban sometidos superaba las siete mil calorías. La diferencia entre ambas cifras la obtiene el organismo de las grasas que tiene almacenadas.

48 Entre trescientas y quinientas calorías más al día para un trabajo sedentario, que se duplica o triplica dependiendo del tipo de actividad física.

49 Alfred Wegener no publicaría su teoría de la «deriva de los continentes» hasta 1915, y tendría que pasar bastante tiempo hasta que ésta fuese aceptada.

50 Mientras se estaban desarrollando estas expediciones, dos científicos, el holandés Cristian Eijkman y el británico Frederick Hopkins, paralelamente, realizaban los experimentos que condujeron al descubrimiento de las vitaminas, por lo que recibieron de forma conjunta el premio Nobel de Medicina de 1929.

51 Finales de febrero en el hemisferio sur es el equivalente climático a los últimos días de agosto en nuestro hemisferio.

52 El principio de funcionamiento de los esquís y de los trineos no es sólo que aumentan la superficie de apoyo evitando hundirse en la nieve, como cuando se camina utilizando raquetas. Cuando los esquís o los patines de los trineos se ponen en movimiento, la fricción que ejercen sobre la nieve produce que ésta se funda ligeramente, creando una capa líquida que hace de lubricante entre las dos superficies, lo que permite que los patines de los trineos o los esquís se deslicen con facilidad y disminuya de forma considerable el esfuerzo necesario para mantenerlos en movimiento.

53 Todas las bases antárticas que no se edifican sobre roca firme sino sobre una masa de hielo quedan, con el paso del tiempo, sepultadas en el hielo hasta desaparecer. La razón principal no es la nieve que

puede acumularse sobre ellas, sino el efecto de la presión que ejerce el propio peso de la base sobre los pilares donde se asienta, haciendo que éstos se hundan lenta pero inexorablemente en el hielo.

54 En 1821, el hundimiento del navío Lord Merville obligó a su pequeña tripulación a pasar el invierno en un precario refugio, subsistiendo con los animales que pudieron cazar hasta que fueron rescatados en la primavera siguiente. Casi un siglo después, en 1903, un grupo de la expedición de Nordenskjöld tuvo que pasar un invierno en una situación similar, siendo también rescatados todos con vida.

UNIDOS POR EL DESTINO

Nace una leyenda

MIENTRAS el mundo rendía un sincero homenaje de admiración al explorador que había logrado la hazaña de alcanzar el último lugar del planeta y Amundsen comenzaba a perfilar el libro que iba a escribir sobre su conquista del Polo Sur, en la soledad de una minúscula tienda de campaña, perdida en la inmensidad inhóspita de la Barrera, a escasos 20

kilómetros del depósito de *La Tonelada*, Scott y sus compañeros se enfrentaban a la muerte.

No era un momento fácil para ninguno de ellos. Bowers, el más joven de los tres, tenía madre y hermanas a las que había escrito con frecuencia durante los últimos meses; Wilson dejaría a su mujer, a la que amaba profundamente y con la que compartía un fuerte sentimiento religioso; y Scott estaba casado y tenía un hijo, aparte de madre y hermanas por cuyo bienestar económico había peleado la mayor parte de su vida. En ese momento crucial todos tuvieron tiempo para escribirles unas líneas y despedirse. Pero Scott, además, tenía la responsabilidad del jefe, de la persona que, con sus errores y sus aciertos, había arrastrado a sus hombres hasta la muerte, y en este momento supremo, el indeciso Scott, el autoritario capitán de la Armada, el hombre distante e introvertido, dejó paso a través de la escritura a la persona capaz de afrontar su destino abiertamente, sin altanería y sin la más mínima vacilación.

Con una sencillez que no supo manifestar en vida, se dispuso a escribir todo lo que nunca habría sido capaz de decir. Y como pidiendo perdón por el fatal desenlace al que había llevado a sus hombres, en ese difícil momento escribiría a la mujer de Wilson y a la madre de Bowers, sus últimos compañeros; a su propia mujer; a su familia; a sus amigos y a aquellas personas que habían ayudado a la expedición, terminando con una carta[55] a todo el pueblo británico en la que trataba de explicar los motivos por los que la expedición había llegado a tan trágico final. Incluso ahora que ha transcurrido un siglo, es difícil leer con indiferencia estas cartas impregnadas de la sinceridad de quien sabe que la muerte se aproxima volatilizando las ambiciones, barriendo el orgullo, el prestigio e incluso la fama y desnudando el alma de todo el peso muerto de la hipocresía. En ese momento muchas pueden ser las reacciones de los seres humanos, pero en Scott surgió espontánea una: la de olvidarse de sí mismo y utilizar los últimos

instantes de su vida para dar consuelo a quienes sabía que lo iban a necesitar para poder superar el amargo trago que supondría conocer sus muertes.

Si en el pasado Scott ya había puesto de manifiesto sus dotes para la escritura, que otros muchos exploradores no han tenido, en esos momentos de frío, hambre y dolor, rodeado

por una naturaleza que se empeñaba en hacerles desaparecer, en las peores condiciones físicas que uno se pueda imaginar para escribir, sus palabras parecen surgir de algún lugar recóndito de su ser, con una seguridad que nunca tuvo, con una naturalidad que sorprende y con una sensibilidad que no puede por menos que emocionar. Así, a la esposa de su amigo Wilson, le escribió:

«Mi querida señora Wilson:

Si esta carta llega a sus manos es porque Bill y yo nos habremos marchado juntos de este mundo. Estamos muy cerca del final y me gustaría que supiera el extraordinario comportamiento que ha tenido hasta el último momento, siempre animoso y dispuesto a sacrificarse por los demás. Nunca me ha dirigido una palabra de reproche por haberle metido en este embrollo. Afortunadamente, con la excepción de pequeñas molestias, no está sufriendo.

En sus ojos brilla un azul especial de esperanza y su alma está serena por la seguridad que le da considerarse parte del gran orden divino. No puedo ofrecerle otro consuelo que el de decirle que murió como vivió: como un hombre valiente y entero, el más leal de los compañeros y el más leal de los amigos.

Con todo mi corazón, le acompaño en su dolor» (Scott, 2006: 415).

Después se dirigió a la madre de Bowers con la misma emoción:

«Mi querida señora Bowers:

Me temo que cuando esta carta llegue a sus manos habrá sufrido uno de los golpes más duros de su vida. Le escribo cuando estamos muy cerca del final de nuestro viaje y lo estoy terminando en compañía de dos valientes y nobles caballeros, uno de ellos es su hijo. Ha acabado siendo uno de mis más íntimos y fieles amigos. No sabe cómo aprecio su maravillosa rectitud de carácter, su talento y su energía. A medida que arreciaban las dificultades, su inconmovible espíritu ha brillado con más fuerza que nunca, y ha mantenido la alegría, la esperanza y la entereza hasta el final.

Los caminos del Altísimo son inescrutables, pero seguro que hay una razón para que nos deje un joven fuerte y vigoroso con toda la vida por delante.

Con todo mi corazón, le acompaño en su dolor» (Scott, 2006: 415).

Más tarde le llegó el turno a su amigo Barrie:

«Mi estimado Barrie[56]:

Vamos a la muerte en un lugar de una terrible desolación. En la esperanza de que encuentren esta carta y te la transmitan, te escribo unas palabras de despedida... Hemos dado un ejemplo de que los ingleses todavía son capaces de morir valerosamente, de resistir hasta el fin. Algún día se sabrá que logramos nuestro objetivo de llegar al Polo y que lo hemos sacrificado todo, hasta nuestras vidas, para salvar a nuestros compañeros enfermos...

No le tengo miedo a la muerte, y, sin embargo, durante las largas marchas estuve elaborando en mi mente varios proyectos que hubiera querido llevar a la práctica. Tal vez yo no pertenezco al número de los grandes exploradores, pero hemos realizado una de las mayores travesías de la historia y estuvimos muy cerca de lograr mejor éxito.

Adiós, mi querido amigo» (Scott, 2006: 416).

Luego, como un militar disciplinado y como gestor que sabe cuáles son sus obligaciones, escribió varias cartas a altos mandos militares y a destacados patrocinadores de la expedición. Entre medias de esas cartas, una y otra vez volvía a añadir unas líneas a la de su amigo Barrie, y así, como si aquélla se hubiera convertido en el diario que ya había abandonado, escribiría: «Estamos muy mal, pies congelados... sin embargo, se alegraría tu corazón si nos oyeses en nuestra tienda cantando y charlando animosamente» (Scott, 2006: 416). Días más tarde incluiría: «Ya pronto habrá terminado y, pese a todo, aún no hemos perdido el buen humor, ni queremos perderlo... Primero habíamos pensado poner fin nosotros mismos a la situación, pero ahora hemos resuelto esperar a que la muerte nos arrebate de este mundo» (Scott, 2006: 416). Todavía volvería una vez más a esta carta para añadir una afligida petición: «Una última palabra: queridísimo amigo, te lo ruego, sé bueno con mi esposa y mi hijo. Dale al pequeño una oportunidad, si es que no lo hace el Estado»

(Scott, 2006: 316), y también para terminar con una sincera confesión, impropia de un hombre que ha vivido siempre atormentado por mantener las apariencias: «Jamás encontré en la vida a un hombre

a quien más haya admirado que a ti, pero nunca quise demostrarte mi admiración: tú tenías tanto para dar y yo tan poco...» (Scott, 2006: 416).

Evidentemente también le dirigió delicadas frases a su esposa: «¡Qué a gusto te hubiera contado tantas y tantas cosas de este viaje!... ¡Cuánto mejor ha sido esto que llevar en casa una vida acomodada!... ¡Cuántas cosas podrás decirle a nuestro pequeño! Pero ¡a qué precio hay que pagarlo!» (Scott, 2006: 420). Las últimas palabras de la carta que escribió a su mujer iban dirigidas al que fue su valedor, sir Clements Markham, y ponen de manifiesto el cambio que había tenido lugar en el siempre dubitativo Scott: «Puesto que ya no puedo escribir a sir Clements, te ruego que le digas lo mucho que le aprecio y que nunca me he arrepentido de que me confiase el mando del *Discovery*» (Scott, 2006: 420).

Si hubiéramos vivido 57

Entre todas las cartas que garabateó en aquellos desesperados momentos hubo una que, sin lugar a dudas, contribuyó de forma decisiva al nacimiento del mito de Scott: la Carta

Abierta que dirigió al pueblo británico, puesto que se sentía en la obligación de explicar a todos los hombres y mujeres que habían contribuido a la expedición con su pequeña aportación económica, con su palabra de aliento o simplemente con su muestra de interés por el desarrollo de la misma. Para sus biógrafos, aquí todas las debilidades y defectos que había manifestado a lo largo de su vida y en el propio transcurso de sus expediciones parecían quedar atrás ante la realidad de un hombre nuevo que enjuiciaba equilibradamente todo lo sucedido y que, pese a sentir el dolor, el hambre, la sed y el frío que pronto terminarían con su vida, era capaz de escribir sin vacilaciones, incluso sin enmiendas o tachaduras, una prosa elegante en su sencillez que, todavía hoy, es capaz de transmitirnos un mensaje de admiración por el hombre, por las personas, que aceptan la muerte con la gallardía de los héroes.

«Las causas del desastre –comenzó escribiendo Scott– no hay que buscarlas en una mala organización, sino en la mala suerte que hemos tenido cada vez que ha habido que asumir un riesgo.» Después de describir algunos puntos críticos para el desarrollo de la expedición, concluye que «todo lo relacionado con los víveres, la ropa y los depósitos... durante el largo trayecto de 1400 kilómetros hasta el Polo ha funcionado perfectamente» y que, de no ser por el desmoronamiento físico del suboficial Evans, el grupo polar podría

haber llegado de vuelta a la parte alta del glaciar Beardmore «en buena forma y con comida en abundancia».

Más adelante describió el penoso descenso del glaciar, «con un compañero herido que aumentó enormemente nuestras preocupaciones», hasta que su muerte «dejó al grupo abatido y con la estación ya demasiado avanzada».

«Pero todas las circunstancias enumeradas anteriormente –siguió escribiendo, y añadió con naturalidad un punto de interés al relato– no fueron nada si se comparan con la sorpresa que nos aguardaba en la Barrera.» A continuación pasó a mencionar las bajas temperaturas que sufrieron durante días y días: «Nuestra catástrofe se debe ciertamente a la brusca llegada del mal tiempo… nadie en el mundo hubiera podido prever en esta época del año las temperaturas y el tipo de superficies que nos hemos encontrado». Y tenía razón: modernos estudios científicos (Solomon, 2001: 297) realizados con los datos tomados por estaciones meteorológicas automáticas instaladas en esa región han demostrado que sólo un año, de los más de treinta de los que se tienen medidas, se registraron esas bajas temperaturas, causa de las pésimas condiciones de la nieve que les impidieron el deslizamiento del trineo.

Poco después resumió en una sencilla frase todos los padecimientos de esa etapa: «Creo que ningún ser humano ha pasado nunca un mes como el que hemos pasado nosotros», y continuó con una reafirmación de la gran fuerza interior que, pese a la situación en la que se encontraban, todavía parecía empujarles a seguir adelante: «Pero habríamos logrado regresar a pesar del mal tiempo de no ser por la enfermedad de otro compañero, el capitán Oates, la escasez de combustible… y por último, la tormenta que ha estallado sobre nosotros

a tan sólo 20 kilómetros del depósito donde esperábamos encontrar nuestras últimas provisiones. Hace falta mala suerte para recibir este último revés».

Tras describir lo pasado, sus palabras se centraron en la desesperada situación en que se hallaban: «Llevamos cuatro días sin poder salir de la tienda y la tempestad sigue aullando a nuestro alrededor. Estamos débiles, y resulta difícil escribir, pero en lo que a mí concierne no me arrepiento de haber hecho este viaje». Después de tantas quejas, vacilaciones e inseguridades que habían salpicado una y otra vez su diario, ahora Scott acepta su destino y, en referencia a la situación de incertidumbre moral en que se encontraba su nación, siguió

explicando que el calvario que habían vivido «demuestra que los ingleses pueden soportar adversidades, ayudarse mutuamente y afrontar la muerte con tanta fortaleza como en el pasado».

Luego continuó reafirmando su aceptación de los hechos con la naturalidad y, a la vez, grandeza de espíritu propia de los auténticos protagonistas de la historia: «Hemos corrido riesgos, sabíamos que los corríamos. Las cosas se han puesto en nuestra contra y, por lo tanto, no tenemos motivos para quejarnos, sino que aceptamos los designios de la Providencia». Llegado a este punto, Scott no proyectó la culpa sobre las circunstancias adversas, como había hecho otras veces, sino que asumió su responsabilidad en las decisiones que había tomado y utilizó una palabra, «Providencia», que no tiene las connotaciones de oponente o enemigo, sino que, todo lo contrario, se percibe como algo maternal, que envuelve, que protege, que asiste. En aquellos momentos tan especiales, Scott, que siempre se había declarado ateo, parecía intuir la presencia de algo inefable.

A continuación, el hombre que siempre había pasado apuros económicos para poder mantener a su madre y hermanas, hizo un llamamiento por las familias que todos ellos dejaban: «Pero si estamos dispuestos a entregar nuestras vidas en esta empresa, que es en honor de nuestro país, ruego a nuestros compatriotas que se ocupen de que quienes dependen de nosotros sean debidamente atendidos». Llamamiento que ya antes también había incluido en algunas de las cartas que había escrito a sus amigos, y que se refería de forma especial a la familia del suboficial Evans y a la suya.

Parece que el tiempo se le iba terminando, al igual que el cuaderno de notas, de tal forma que la Carta Abierta salta de unas páginas a otras y unas flechas nos guían por un laberinto de frases que llenan los pocos huecos en blanco de que dispone. Sin combustible para quemar y calentar la tienda, el único calor lo proporcionaba el metabolismo de sus cuerpos, y trataban de mantenerlo resguardándose en el interior de los sacos de dormir. Pero para escribir hay que incorporarse, sacar las manos, y entonces el frío se cebaba sobre los dedos atrofiándolos cada vez con mayor rapidez, siendo necesario protegerlos y calentarlos buscando el poco calor que todavía conservaba el cuerpo para, una vez que ganaran algo de elasticidad, volver a desafiar al frío y escribir unas pocas líneas más.

Padeciendo estas extremas circunstancias, no puede dejar de sorprender la lucidez de sus expresiones y la coherencia de sus frases, como si, al igual que los grandes escritores, estuviera bebiendo de la fuente de las palabras inmortales. Scott terminó su mensaje de forma

impactante y emocionante: «Si hubiéramos vivido, habría podido contar una historia que hablase de la audacia, la entereza y el coraje de mis compañeros, que habría conmovido el corazón de los ingleses. Tendrán que ser estas improvisadas notas y nuestros cadáveres los que la cuenten».

Todavía siguió redactando algunas cartas más hasta que finalmente el 29 de marzo llegó su última anotación: «Es una pena, pero creo que ya no puedo seguir escribiendo», a lo que siguió su última y desgarradora frase: «Por el amor de Dios, cuidad de los nuestros».

El regreso triunfal del Fram

Paradojas del destino, durante los días en que estas líneas se escribían, sin ninguna garantía de que alguien pudiera leerlas algún día, en Oslo, Leon, en nombre de Amundsen, firmaba acuerdos de exclusividad con dos editoriales, una noruega y otra danesa, para la publicación de un libro sobre la gran aventura de su hermano, mientras editoriales de todo el mundo pugnaban por conseguir los derechos de publicación para sus respectivos países.

Las expectativas de que se convirtiera en un *best seller* mundial eran tan altas que el contrato que finalmente se firmó supuso el pago de una cantidad astronómica de dinero, auténtico récord para la época, y equivalente a la tercera parte del coste de toda la expedición.

Precisamente el 20 de marzo, mientras en la Antártida una tempestad detenía para siempre al grupo de Scott, en el puerto de Hobart Amundsen volvía al *Fram*, por primera vez en muchos días, para despedirse de sus hombres que iban a zarpar hacia Argentina. El progresivo deterioro de sus relaciones durante la marcha al Polo y el reciente episodio de Johansen habían abierto heridas difíciles de cerrar; además, desde que llegaron, «el patrón», como a él se referían, se había desentendido de ellos, ocupado en un interminable rosario de actos oficiales, en alimentar a los medios de comunicación y en seguir las repercusiones de la gran noticia. Poco después, mientras el *Fram* navegaba ya hacia Buenos Aires sin Amundsen, éste comenzaría su primera gira de conferencias por Australia y Nueva Zelanda. La popularidad y los beneficios económicos se habían convertido en la máxima prioridad tanto para él y su hermano Leon como para todas las personas implicadas en la organización de la expedición.

Al tiempo que recorría estos dos países dando conferencias, comenzó a escribir su libro *Polo Sur*, al que Nansen había prometido contribuir escribiendo el prólogo. A mediados de abril envió el primer capítulo y,

al igual que Shackleton había solicitado la ayuda de un profesional, Amundsen sugirió que uno de los mejores poetas noruegos del momento revisara y aderezara el texto; su intención era preparar una obra monumental, propia del conquistador del Polo Sur. Desgraciadamente, el poeta tenía un contrato con una de las

editoriales que había perdido la batalla por los derechos de publicación del libro y, como es lógico, le prohibieron colaborar con Amundsen; este contratiempo pareció no importarle demasiado y decidió que él mismo daría un toque poético a la obra. Sin lugar a dudas fue un error; él era un gran explorador, pero no podía decirse lo mismo de sus habilidades narrativas, hasta el punto que uno de sus biógrafos llegó a comentar con un toque de ironía que «el único género literario en el que era realmente un maestro era cuando escribía telegramas» (Bomann-Larsen, 2006: 118).

Semanas más tarde llegaría de incógnito en un barco de pasajeros a Buenos Aires y pocos días después arribaría el *Fram*. La capital porteña, que había visto salir tantas expediciones hacia la Antártida, que había enviado un navío de su Armada al rescate de la expedición del sueco Nordenskjöld y que había aclamado a sus marinos como héroes cuando éstos regresaron con los expedicionarios suecos, se volcó con los conquistadores del Polo, en especial la colonia noruega en esa ciudad, que organizó una cena en su honor. En los discursos Amundsen, que posiblemente había recapacitado sobre su actitud al notar el distanciamiento de sus hombres, volvió a ser el líder que sabía cómo cautivar a sus compañeros y llegó a reconocer que tenía un carácter muy difícil y «que es muy complicado trabajar con él» (Bomann-Larsen, 2006: 115). Este reconocimiento público de sus defectos era, en cierta manera, una solicitud de perdón que logró suavizar la tensión con sus hombres.

El 7 de junio, justo cuando se cumplían dos años de su salida de Oslo, expedicionarios y tripulantes abandonaron Buenos Aires en un barco de pasajeros con destino a su país. En Argentina sólo se quedaron Amundsen, que pocos días después se iría a una de las *estancias* de su patrocinador, don Pedro Christophersen, para escribir el libro; y el capitán del *Fram*, para hacer frente a las reparaciones, preparación y aprovisionamiento del barco que continuaría su viaje, a través del estrecho de Bering, al Ártico, donde debería comenzar su gran programa científico: el plan original de la expedición. Para desesperación de Nansen, que una y otra vez insistiría en que ese viaje se llevase a cabo, nunca llegaría a realizarse.

Amundsen ya tenía su gran triunfo, el Polo, y la ciencia nunca había

sido una de sus prioridades.

Tres semanas después, los hombres de la expedición llegaron a su país, donde, pese a la ausencia de Amundsen, les dieron una calurosa bienvenida, con cena de gala y un gran acto multitudinario en su honor. De ambos homenajes, Johansen, que había llegado hacía unas semanas, quedó excluido; de la primera porque no fue invitado y del segundo porque cuando quiso acercarse para subir al estrado, donde estaban siendo aclamados sus compañeros, se lo prohibieron enérgicamente. Nunca se sabrá si quería hablar y dar su versión de los hechos o sólo recibir los aplausos y los vítores de sus conciudadanos como hacía años los había recibido al lado de Nansen. Una mano de hierro se cernía sobre él: los periódicos habían recibido la «recomendación» de ni siquiera entrevistarle y a su mujer se

le había prohibido hacer uso de las cartas que le había escrito. Cada día se sentía más aislado y degradado: la suerte estaba echada para él.

Mientras Leon informaba puntualmente a su hermano de todo lo que acontecía en su país natal, Amundsen se enfrentaba a la difícil tarea de convertir una expedición de dos años y una marcha de tres meses en una obra en dos volúmenes de unas cuatrocientas páginas cada uno. Un mes después daba por terminada una fase del libro y, otra vez de incógnito, bajo una identidad falsa, cogió un barco de pasajeros que en unas semanas le llevó hasta su patria, donde le esperaba la apoteosis del éxito social; aunque no era eso lo que él deseaba y buscaba. Los aspectos públicos le interesaban tan sólo como medio para pagar las deudas de la expedición y poder montar la siguiente; como explorador, lo que quería era el reconocimiento de sus colegas, en especial de los británicos, porque ellos habían sido el referente mundial en exploración durante siglos. A partir de ese momento su vida estuvo marcada por una frustrante guerra por que éstos le aceptaran como uno de los grandes, confrontación en la que no quiso ver más que humillaciones y desaires, de los cuales la mayor parte eran, simplemente, fruto de su suspicacia.

La noche más larga y triste de la historia

Después de su infructuoso y tardío intento de ir al encuentro del grupo del Polo, Atkinson salió en busca del grupo de Campbell, pero aquella desesperada operación no duró mucho; en apenas tres días de marcha se toparon con que un trozo de mar libre de hielos les cortaba el paso, tanto a unos para acudir al rescate de sus compañeros, como a los otros para poder alcanzar su base. Tuvieron que contentarse con dejar un depósito de provisiones y señalizarlo de forma conveniente para

que pudiese servirles de ayuda el próximo año.

Agotados física y mentalmente volvieron a su base en Cabo Evans. Pocas expediciones antárticas se habían encontrado en una situación tan deprimente: sobre ellos pesaba la sombría certidumbre de que su jefe y cuatro compañeros habían muerto y la incertidumbre, quizá todavía más cruel, de que otros seis podían encontrarse en una situación crítica sin que ellos pudieran hacer nada por socorrerlos.

Puesto que Atkinson era el oficial de mayor graduación, sobre él recayó el mando de aquella partida de expedicionarios, cuyo número había disminuido sensiblemente desde el pasado invierno, pues además de la falta del grupo del Polo, otros nueve habían dejado la base en el *Terra Nova* sin saber la suerte que habían corrido Scott y sus hombres; tres de ellos por motivos de salud: el teniente Evans debido al brote de escorbuto, el cocinero porque no lograba reponerse de una caída y otro marinero que seguía con secuelas de las congelaciones que había sufrido. Los motivos de los demás eran variados: Ponting había completado su labor de fotógrafo, el meteorólogo Simpson había recibido la orden de regresar a su trabajo en la India, el gobierno australiano sólo había autorizado a Taylor a estar un año, sin trineos motorizados la presencia del ingeniero Day ya no era necesaria, y

lo mismo le pasaba a Anton, que ya no tenía que cuidar a sus caballos y que además no había sabido acostumbrarse a los meses de oscuridad.

También había partido Meares, quien con la llegada del barco había recibido noticias de la grave enfermedad de su padre y decidió regresar de inmediato, aunque puede que en su ánimo pesasen también las malas relaciones que tenía con Scott. Ahora, a la luz de los acontecimientos, parece evidente que su marcha pudo contribuir a la tragedia de Scott, dado que su ausencia fue una de las razones que llevaron a Atkinson a poner a Cherry-Garrard al frente del grupo de perros que bien podían haber significado la salvación de Scott. Está claro que un hombre experimentado como Meares podía haber intuido la tragedia que se estaba desarrollando, cosa que ni Atkinson ni Cherry-Garrard hicieron, y haber avanzado hacia el Sur al encuentro de sus compañeros aun a costa de tener que sacrificar algunos de los perros.

Aunque un par de hombres sustituyeron al cocinero y al marinero, en la base se quedaron sólo trece personas, prácticamente la mitad de los que eran el invierno anterior, por lo que, incluso físicamente, la ausencia del grupo polar fue una pesada carga para sus estados de

ánimo. Por ese motivo, cuando cayó la noche sobre aquel mermado grupo de expedicionarios, todos se esforzaron más que nunca en mantener la rutina a la que estaban acostumbrados, en parte para no desmoralizarse. Las actividades científicas continuaron; se reanudó la publicación del *South Polar Times*; se retomaron las conferencias, aunque en menor número que en el invierno anterior; nuevamente volvieron al cuidado y entrenamiento de las siete mulas y de los once nuevos perros que les había llevado el barco, junto con los que les quedaban. Todas estas obligaciones contribuyeron a ocupar un gran número de horas, ayudándoles a mantener la mente alejada de las siniestras perspectivas que les aguardaban en la primavera, en la que tendrían que elegir entre buscar los cadáveres de sus compañeros o tratar de ir al rescate de los que todavía podían estar con vida.

La decisión más difícil

Puede que éste haya sido el dilema más complicado con el que se haya enfrentado una expedición polar en toda la historia. Disponían de recursos limitados, ya que dos de los trece hombres no podían participar en la marcha, y con este número no cabía pensar en organizar dos partidas distintas, cada una con un objetivo: tenían que elegir entre uno u otro. No había otra posibilidad.

Por una parte, el gran objetivo de la expedición, máxime desde que Amundsen lo convirtiera en una carrera, era alcanzar el Polo Sur y, dado que el grupo de apoyo del teniente Evans había dejado a Scott a escasas dos semanas de su objetivo en una zona que no planteaba dificultades, parecía evidente que lo había logrado. Por lo tanto, de no encontrar los cadáveres con las anotaciones de Scott y sus compañeros, aquella gesta por la

que habían sacrificado sus vidas se quedaría sin el menor reconocimiento: nunca se podría afirmar que habían llegado al Polo. En el otro extremo de la balanza estaba el grupo de Campbell, del que no se sabía con certeza si había sido rescatado o no por el *Terra Nova*; pero como el barco lo había intentado varias veces infructuosamente, estaban casi convencidos de que el último intento habría tenido el mismo resultado que los anteriores.

Esto significaba que los seis hombres se habrían visto obligados a pasar el invierno en las peores condiciones imaginables, con unas simples tiendas de verano y provisiones para unas semanas. Sin embargo, en la zona donde estaban, abundaban las focas y ya se habían dado situaciones similares en las que los expedicionarios habían sido capaces de sobrevivir a los rigores del invierno. De ser así,

y en caso de que sus compañeros también lo hubieran logrado, el que ellos intentasen su rescate supondría tan sólo llegar unas semanas antes que el *Terra Nova*, que cuando regresase sin duda también iría en su busca.

Ante estas dos posibilidades, Atkinson reunió a todos y les planteó la situación. Buscar a Scott o ir al rescate de los hombres de Campbell, a quienes aquellas últimas semanas de espera bien podrían costarles la vida. En esta disyuntiva, ir hacia el Sur suponía enfrentarse a una larga marcha, sobre todo cuando no se sabía dónde podrían encontrar a Scott e incluso si lo encontrarían. Por otra parte, dirigirse al Norte en busca de Campbell obligaba a suponer que seguían allí, que habían logrado pasar el invierno y que se hallaban en un estado tan crítico como para no poder esperar el rescate del *Terra Nova*.

Después de una detallada exposición, todos permanecieron en silencio. Atkinson fue preguntando uno a uno cuál era su opinión. «Nadie fue partidario de ir al Norte» (Cherry-Garrard, 2008: 718); todos, excepto Cherry-Garrard que no quiso votar, decidieron ir en busca de Scott. A partir de ese momento comenzaron los preparativos para otro largo viaje en dirección Sur. Demasiado largo si hacían caso a sus suposiciones, puesto que todos pensaban que lo más probable era que hubieran caído en una grieta durante el descenso del glaciar Beardmore, que constituía la parte más peligrosa de todo el recorrido y donde los dos grupos de apoyo, al regresar, tuvieron grandes problemas para salvar su infernal laberinto de grietas. Por lo tanto, tenían que prepararse para atravesar los 700 kilómetros de la Barrera y volver a ascender los 200 kilómetros del glaciar Beardmore hasta la meseta polar, donde estaba instalado el depósito *Sur del Glaciar*, confiando en que, dada la meticulosidad de Scott, habría ido dejando notas según pasaba por los depósitos.

Era una empresa que entrañaba un gran riesgo. Prácticamente no podían contar con la línea de depósitos que habían establecido el año anterior, y tendrían que montar una nueva con recursos limitados. En cualquier caso, estaban decididos y pensaron que, además, podían aprovechar el viaje para realizar investigaciones científicas, algo que en la primavera anterior no se había hecho para no retrasar la marcha y mermar sus posibilidades de éxito.

Así, utilizando la organización del año precedente, los tiros de perros harían el apoyo inicial y dos grupos, tirando por sí mismos de los trineos, realizarían el asalto al glaciar

Beardmore; uno de ellos se quedaría a media altura para llevar a cabo

estudios geológicos, mientras el otro seguiría la búsqueda de Scott y sus hombres hasta la misma meseta polar, si fuera necesario.

El mundo aclama victorioso al gran explorador

La llegada de Amundsen a su país inició su periplo triunfal: un amplio ciclo de conferencias que le llevaría a recorrer medio mundo recaudando fondos para las endeudadas arcas de la expedición. Pero antes de embarcarse en estas actividades tendría que terminar el libro, lo que todavía le llevó un par de meses. Finalmente todo parecía estar listo para la publicación y el 9 de octubre tuvo lugar la primera de las conferencias en la sede de la Sociedad Geográfica Noruega. La noche anterior Amundsen invitó a todos sus hombres a una espectacular cena, donde cada uno recibió un reloj de oro con una inscripción; la magnificencia y generosidad de su «patrón» debía quedar fuera de toda duda. Al día siguiente su conferencia reunió a lo más distinguido de la sociedad noruega, empezando por los reyes y siguiendo por los más altos dignatarios, empresarios y todo el cuerpo diplomático acreditado. Todos estaban allí salvo Nansen, que se encontraba en un viaje oceanográfico. A la conferencia siguió una cena en su honor y, como en una representación teatral, antes de los postres Amundsen se levantó y, acompañado por los acordes del himno nacional, se dirigió a la puerta para encaminarse a la estación. Su gira de conferencias había comenzado con la mejor de las escenografías.

Un pequeño contratiempo

Primero recorrería las más importantes ciudades noruegas, luego les llegaría el turno a Suecia, Dinamarca, Alemania y Bélgica; las ciudades y las gentes del viejo continente se iban rindiendo al gran explorador. Pero entonces llegó el momento de visitar Gran Bretaña, donde las cosas no parecían tan sencillas. La Royal Geographical Society siempre había tenido un correcto comportamiento con Amundsen, incluso había contribuido de forma económica a la expedición del *Fram* cuando presuntamente se dirigía al Polo Norte; luego llegaría el cambio secreto de planes y eso despertaría el resentimiento de la institución hacia Amundsen, y más teniendo en cuenta que esa acción le llevaba a la confrontación directa con uno de los suyos. Hasta entonces, los grandes exploradores como Stanley, Nansen, Shackleton y Peary habían pronunciado sus conferencias en el Royal Albert Hall y, sin lugar a dudas, la Royal Geographical Society reservaba ese lugar para cuando regresase Scott, puesto que, dadas las informaciones que había traído de vuelta el *Terra Nova*, parecía seguro que también él había logrado su objetivo. Por esa razón decidieron que la conferencia del noruego tuviera lugar en el Queen's Hall. Amundsen consideró

esto una humillación y se negó tan en redondo a dar allí su conferencia que fue necesaria la intercesión de los propios reyes de Noruega para que aceptase.

Por fin llegó el gran día. Entre los miembros de la Royal Geographical Society eran evidentes las tensiones: por un lado, Markham, que había sido el valedor de Scott, presentó su dimisión; en el extremo contrario, el anterior presidente de la sociedad defendía al noruego, como muestran las palabras que dirigió a otro destacado colega de la Royal Geographical Society: «Yo no pienso de Amundsen tan mal como usted. No se ha comportado como un caballero, pero los códigos de honor no son los mismos en todos los países. Jamás le convenceremos de que ha obrado mal, y no creo que sea asunto nuestro intentarlo. Además, no creo que tenga las manos más sucias que muchos millonarios»

(Jones, 2005: 111). Por fortuna todo fue bien en la conferencia. Al día siguiente la prensa escribiría: «El héroe del Polo Sur, por su audacia, su sencillez y sus conocimientos científicos, es tan extraordinario como Nansen» (Bomann-Larsen, 2006: 132). También reconocería el éxito en una carta su propio hermano Leon: «La conferencia de Londres ha discurrido sin contratiempos, lo que está bien y es económicamente saludable» (Bomann-Larsen, 2006: 132).

Sin embargo algo pasó que marcó profundamente a Amundsen, algo que mantuvo en silencio durante quince años. En la cena en su honor que siguió a la conferencia, durante los discursos, el nuevo presidente de la Royal Geographical Society, después de describir la importancia de los perros en la expedición, propuso un brindis por ellos, lo que Amundsen consideró como «un insulto apenas disimulado» (Amundsen, 2008: 45). Aunque de todos los asistentes al acto fuera el único que lo entendiera de ese modo, eso no excluía que el brindis tuviera una cierta carga de sarcasmo. En cualquier caso, el incidente disparó en su interior una animadversión y resentimiento contra los ingleses que mantendría el resto de su vida. Por eso durante el mes que duró su ciclo de conferencias en Gran Bretaña no hubo más que palabras de rencor de Amundsen hacia ellos, aunque uno de los noruegos que le acompañaban escribió que los ingleses «le recibían correctamente» (Bomann-Larsen, 2006: 136).

Desde allí, el ciclo de conferencias le hizo entrar triunfante en un París que le recibió como a un héroe legendario entregándole la Legión de Honor, que hasta ese momento no se había dado a ningún explorador. Luego sería Italia, donde el propio rey Víctor Manuel le recibió en Roma. Allí terminó el circuito europeo y Amundsen pudo tomarse

unos pocos días de descanso antes de navegar hasta Estados Unidos para comenzar otro agotador ciclo de conferencias que le llevaría a cruzar el país de costa a costa. Coincidiendo con su llegada a la costa Oeste estaba previsto que volviera a tomar el *Fram* y continuase su aplazada travesía oceanográfica por el Ártico, el viaje para el que, inicialmente, había conseguido el barco. Pero, como ya hemos dicho, aquel plan nunca llegaría a realizarse.

Se publica *Polo Sur*

Mientras se encontraba de gira por Europa tuvo lugar la publicación de su obra magna, *Polo Sur*, y sus traducciones al danés, al alemán y al inglés. Se trata de un relato pormenorizado

muy propio de la literatura de la época, donde Amundsen describe con todo lujo de detalles lo acaecido, siempre en un tono laudatorio que evita la más mínima referencia a aquellas actuaciones donde su papel como líder pudiera quedar en entredicho. Un libro en el que, de forma deliberada, intenta transmitir una falsa imagen de facilidad, como si la marcha más larga y dura del mundo hubiera sido poco más que una excursión de fin de semana en las montañas de su país, llevada a cabo prácticamente sin esfuerzo ni para sus hombres ni para sus perros.

En la prosa, escrita con precipitación, se refleja su deseo de que el libro estuviera impreso y disponible para la venta cuanto antes. En la narración trata de aparentar gratitud hacia sus hombres pero no consigue más que realzar su mérito propio como líder supremo; y se ponen de manifiesto sus contradictorios sentimientos en relación a los perros, que oscilan entre las muestras de cariño y un comportamiento cruel, despiadado y casi sádico que evidencia su voluntad de alcanzar el Polo a costa de lo que fuera necesario, y donde el sufrimiento y la vida de sus perros son el menor de los precios a pagar.

Polo Sur es un canto a la virilidad, también en la línea de la mentalidad de la época, donde la naturaleza se presenta como un enemigo al que hay que vencer y el Polo como una mujer

«que insiste en ser conquistada, no cortejada... a la que tienes que atrapar y doblegar, en lugar de rondarla bajo la ventana tocando una mandolina» (Amundsen, vol. I, 2001: 42).

Siempre es difícil conocer las razones por las que un libro tiene éxito o no, y en este caso puede que los motivos antes aducidos –aunque pudo haber otros– influyeran en el ánimo de los lectores, pero la cuestión es que el público no reaccionó como se esperaba y no tuvo la gran

acogida prevista.

El cadáver de un héroe

Cuando el mermado grupo de expedicionarios británicos tomó la decisión, compartida y unánime, de ir hacia el Sur, en cierta manera fue una liberación que evitó que las dudas siguiesen carcomiendo su ánimo, al menos ya tenían un objetivo preciso. Trineos, ropas, botas, arneses, todo fue revisado, se empaquetaron las provisiones y se dedicaron largas horas al entrenamiento de las mulas y de los perros. Pese a la actividad que trataban de desplegar, fue un invierno largo y duro; en el exterior las tormentas se sucedieron con furia, negándoles el desahogo de salir y escapar de la opresión de las paredes, mientras en lo más íntimo de sus almas sentían el dolor por los compañeros muertos y por los que podían estar al borde de la muerte. «Este segundo invierno supuso una experiencia espantosa» (Cherry-Garrard, 2008: 733), experiencia que ni siquiera quisieron reflejar en sus diarios.

El retorno del sol fue el anuncio de que ese calvario llegaba a su fin, aunque todos eran conscientes de que comenzaba otro, el de volver a repetir las largas y agotadoras jornadas tirando del trineo, sufrir las inclemencias del viento y soportar las gélidas y luminosas noches donde no se hallaba consuelo en el descanso. La ilusión de lo nuevo había

desaparecido y ante ellos se presentaba una realidad nada atractiva: «Me temo que todos estamos un poco asustados» (Raeside, 2009: 260), confesaría por entonces uno de los hombres. Sí, en esta ocasión todos sabían a lo que se enfrentaban por tratar de encontrar los cuerpos de sus amigos.

Por fin todo estuvo listo para salir. Mientras era visible que las mulas habían sido bien adiestradas, sobre todo en comparación con los caballos del año anterior, y podía esperarse grandes cosas de ellas, los nuevos perros no servían para nada y todo el peso volvería a recaer sobre las dos docenas de perros que les quedaban de la marcha al Polo.

Prácticamente en la misma fecha que el año anterior, partió el grupo de las mulas con ocho expedicionarios; a éste le siguieron, días después, los tiros de perros, con otros tres expedicionarios más que pronto alcanzaron a los primeros.

A diferencia de la gran marcha de Scott, en la que ya tenían

distribuidas provisiones hasta el depósito de *La Tonelada*, ahora no disponían de tanta cantidad almacenada y las cargas que debían transportar mulas y perros eran superiores. Sin embargo, salvo el sobresalto que se llevaron todos cuando Atkinson creyó ver una tienda, y que luego se demostró que era una falsa alarma, todo fue bien durante las dos semanas que les costó llegar desde la base de invierno hasta las proximidades del depósito de *La Tonelada*. Las temperaturas fueron bajas y pronto se hicieron presentes las marcas de congelación en la cara y los intensos dolores en los pies, pero no sufrieron ventiscas que les detuvieran y, salvo porque las mulas parecían empeñadas en comer todo tipo de arneses o cuerdas y no su comida, éstas seguían tirando con fuerza y todo marchaba según lo previsto.

Según se acercaron al depósito, la tensión comenzó a crecer. Gran escribiría que «sus corazones se aceleraron según se aproximaban; a pesar de todo cabía la remota posibilidad de que el grupo polar lo hubiera alcanzado después de que los perros se hubieran marchado» (Gran, 1984: 215), por eso, en cierta forma, su carga de conciencia se alivió cuando llegaron hasta él y comprobaron que todo estaba como lo habían dejado. Sin embargo, también se llevaron alguna sorpresa, como que una fuga en una de las latas de combustible había arruinado una parte de la comida o que había almacenados varios sacos de comida para caballos, que les hubieran evitado tener que hacer el viaje sobrecargados.

Algo sobresale en la nieve

A la mañana siguiente continuaron hacia el Sur. Wright iba delante del grupo de las mulas, haciendo de navegador y por lo tanto pendiente de la brújula y más atento que nadie a cualquier pequeña alteración en la superficie de la nieve que pudiera significar un mojón o una de las paredes levantadas para proteger a los caballos el año anterior. Ya habían caminado unos 20 kilómetros y buscaban un sitio donde acampar para comer cuando, de repente, Wright descubrió algo raro a poca distancia y, ordenando a los otros que siguieran la marcha, se acercó a inspeccionarlo. Poco después regresaba sobre sus pasos. El grupo que iba detrás con los perros observó la maniobra, y algo debió de notar en su actitud porque con cierta aprensión se dirigió hacia él. Cuando le alcanzaron, las únicas palabras que Wright pudo articular fueron: «Es la tienda». La búsqueda había terminado.

Tiempo después Wright comentaría que cuando se acercó hasta aquella pequeña elevación que sobresalía únicamente un palmo de la superficie y descubrió que era la tienda de Scott, hubiera podido gritar

a sus compañeros, que se encontraban a unos escasos centenares de metros, pero no fue capaz y se limitó a agitar los brazos para llamar la atención de los demás. Tuvo la sensación de que habría sido un sacrilegio romper con sus gritos el silencio de sus compañeros muertos. Del mismo modo, poco después, y sin que nadie lo ordenase, decidieron acampar a una distancia prudencial de aquel punto.

Todos se congregaron alrededor y quitaron la nieve que cubría la tienda, luego entraron y descubrieron extrañados que sólo había tres cuerpos. Scott se encontraba en el centro flanqueado por Wilson y Bowers; estos últimos estaban dentro de sus sacos de dormir, y sus rostros, aunque marcados por la congelación, parecían tranquilos. Por el contrario, el rostro de Scott parecía convulso; su brazo fuera del saco reposaba, protector o buscando protección, sobre el cuerpo de Wilson, su gran amigo.

Junto al saco de Scott hallaron la carpeta verde donde llevaba su diario y sus notas; en la cubierta estaba escrito que la persona que lo encontrase lo leyese y luego lo llevase de vuelta a Gran Bretaña. Atkinson se retiró a su tienda y estuvo leyendo parte del diario.

Luego congregó a todos y les contó lo que, a la luz de aquellas notas, había sucedido: cómo habían alcanzado el Polo y que Amundsen se les había adelantado; la muerte del suboficial Evans; y su azaroso viaje de regreso hasta llegar a ese punto para, atrapados por el mal tiempo, morir faltos de comida y combustible. Después, siguiendo las indicaciones del propio Scott, les leyó la forma en que había entregado su vida Oates y la Carta Abierta, terminando el sobrecogedor resumen con aquella última y conmovedora petición: «Por el amor de Dios, cuidad de los nuestros». No es difícil imaginar la escena, ver a aquellos hombres en esa desolada planicie, sentir su emoción al escuchar aquellas palabras e incluso notar, sobre sus caras curtidas por la intemperie, el calor de las lágrimas que no podían evitar dejar correr mansamente.



En busca de los demás

Si a la pena por la muerte de sus compañeros todos añadían la decepción de que no hubieran sido los primeros en alcanzar el Polo,

para Gran la noticia levantó sentimientos contradictorios. Por una parte, como noruego, se sentía alegre por el triunfo de sus compatriotas, pero por otra había vivido el entusiasmo, la ilusión y los denodados esfuerzos por alcanzar ese objetivo de aquellos que durante dos años habían sido sus íntimos compañeros, sus amigos, cinco de los cuales habían perdido la vida al tratar de conseguirlo. Un gesto espontáneo de Crean salvó la situación cuando, con lágrimas en los ojos, se dirigió a Gran y le ofreció la mano mientras le decía: «Señor, permítame felicitarle».

Luego recogieron el equipo, los diarios, las cartas, las ropas...; enterrados bajo la nieve se hallaban el trineo, los esquís y los arneses. Dentro del trineo, entre diverso material, encontraron los dieciséis kilos de muestras geológicas que habían recogido en la parte alta del glaciar Beardmore, así como la carta que Amundsen había escrito para que Scott se la llevase al rey de Noruega. Después quitaron las cañas de bambú que mantenían la tienda y con bloques de hielo construyeron sobre ella un montículo de unos cuatro metros de altura coronado por una cruz que Gran construyó con sus propios esquís. Y así, frente a aquel túmulo de hielo flanqueado por dos trineos puestos en posición vertical, a 20 oC bajo cero y con un viento cortante, once hombres se descubrieron la cabeza e improvisaron el más majestuoso de los funerales por sus compañeros, arropados por un silencio inmemorial y bajo «un cielo en llamas y cuajado de nubes iridiscentes» (Cherry-Garrard, 2008: 771).

Túmulo de nieve construido sobre la tienda donde murieron Scott y sus compañeros

Casualidades del destino, al día siguiente, mientras ellos seguían hacia el Sur en busca del cuerpo de Oates, Amundsen estaba pronunciando su conferencia en el corazón del Imperio británico, en el sanctasanctórum de la exploración, ante la plana mayor de la Royal Geographical Society.

Los hombres de Atkinson no avanzaron más que unas decenas de kilómetros en busca de Oates, pues pronto comprendieron la inutilidad de sus esfuerzos y regresaron de inmediato. Habían cumplido con sus obligaciones para con los muertos, ahora era el tiempo de ir al rescate de los vivos.

Cuando, casi dos semanas después, llegaron a Punta Hut, desde donde pensaban comenzar la operación de rescate, un grupo de hombres

salió a recibirles. Según se acercaban no pudieron reconocer a uno de ellos, hasta que alguien les informó: «Es el teniente Campbell». Después de haber pasado siete meses en una cueva de hielo, en la que no podían ni incorporarse, alimentándose de carne de foca y sirviéndose de su grasa para cocinar, calentarse e iluminarse, aquellos seis hombres habían logrado regresar de las mismas garras de la muerte. Una epopeya de valor y tesón que casi pasó desapercibida ante la trágica suerte del grupo del Polo.

Amundsen toca la mandolina

No hay duda de que 1912 había sido un gran año para Amundsen. Su retorno triunfal por haber llegado al último Polo del planeta no sólo le había evitado la ignominia de tener que hacer frente a deudas y a responder por una decisión cuando menos equivocada, sino que le había catapultado al éxito en todos los campos; ya nadie recordaba su cambio de planes y su fama de explorador se había asentado definitivamente. Tampoco nadie, ni siquiera los británicos, había puesto en duda su afirmación de que había alcanzado el Polo Sur, como le pasara a su amigo el Dr. Cook con su reivindicación de haber llegado al Polo Norte; estaba tranquilo, las medidas realizadas podían demostrarlo y dentro de poco regresaría Scott con las pruebas irrefutables. Pero es que, además de todo esto, el año había terminado regalándole a Amundsen el amor de su vida.

Es curioso que encontrase el amor en Gran Bretaña, precisamente cuando se desplazó hasta allí para dar la infausta conferencia donde tuvo lugar la humillación que le atormentaría durante el resto de su vida. El día siguiente a la charla, y antes de comenzar la gira por el país, acudió, como le había ocurrido en tantos sitios, a la cena que en su honor celebraba la colonia noruega en Londres; allí –aunque nunca lo contaría– algo ocurrió, pues el organizador de su gira por Gran Bretaña le notaría un cambio tan significativo desde entonces que incluso llegó a comentar con Leon: «Su hermano se encuentra en plena forma y de un humor excelente» (Bomann-Larsen, 2006: 134). Varias semanas después Amundsen regresó a Londres para dar una conferencia en la universidad y, en una carta a un amigo, como de pasada, comentaría: «El domingo voy a comer con Bennett y su mujer» (Bomann-Larsen, 2006: 134).

Durante las giras, el programa de Amundsen era tan intenso que no sólo pronunciaba una conferencia al día, sino que alguna vez incluso tenía que hacerlo también el domingo; a esto había que añadir comidas y cenas oficiales, por lo que evitaba aceptar cualquier tipo de celebración privada de no mediar una gran amistad. Precisamente ése

no era el caso de Bennett, un rico comerciante en maderas a quien acababa de conocer en la cena que le había ofrecido la colonia noruega. Aunque era británico, éste había asistido porque estaba casado con una noruega, una atractiva mujer de cautivadores ojos verdes, treinta años más joven que su marido, y de la que Amundsen se enamoró perdidamente.

Poco después, a mediados de diciembre, tendría que dejar Gran Bretaña para seguir su gira, pero en cuanto sus obligaciones se lo permitieron decidió regresar a Londres para pasar la Navidad allí, dejando a toda su familia esperándole en su país. Su hermano Leon, sorprendido por tal comportamiento, le escribiría: «Deberías volver a casa, sé lo aburrido que encuentras Londres y además no será barato» (Bomann-Larsen, 2006: 137). Estaba claro que los dos hermanos estaban hablando de dos Londres muy distintos. Cuando en los primeros días del nuevo año Amundsen cogió un barco con destino a Estados Unidos para su ciclo de conferencias, se sentía tan unido a Kiss Bennett que decidió terminar con el romance que desde hacía años mantenía con otra mujer casada. Esta vez sí parecía que el amor había llamado a su puerta, y llegó a escribir a un amigo que «se encontraba completamente decidido a ser para siempre un buen chico, al menos en lo que a esto concierne» (Bomann-Larsen, 2006: 139). Es probable que esta relación influyera sobre su decisión de posponer una vez más la partida del *Fram* para continuar su viaje de investigación oceanográfica. En esos momentos, Londres le interesaba más que el océano Ártico.

El hombre adecuado en el momento preciso

Si el final del año 1912 transportó a Amundsen a un romántico paraíso de sentimientos y afectos, el comienzo de 1913 lo devolvió bruscamente a la realidad. Un telegrama de su hermano le arrancó de su mundo de ensoñaciones y recuerdos de Londres: Johansen se había suicidado. La noche del 3 de enero había dejado el hotel donde estaba alojado; llevaba un revólver. Horas después lo encontraron muerto de un tiro en la cabeza en un parque cercano. Era evidente que hacía tiempo que Johansen había llegado a un callejón donde quizá ésa fuese la única salida, al menos la única que él pudo ver.

No dejó ninguna carta, ningún reproche directo, ninguna acusación, pero cuando volvió su revólver hacia su cabeza seguro que estaba apuntando a alguien más: a Nansen, a Amundsen, a sus compañeros de *Framheim*, a todos sus compatriotas... Lógicamente nunca lo sabremos. Al día siguiente un periodista llamó a casa de Nansen para pedirle unas declaraciones; éste atravesaba uno de los peores

momentos de su vida mientras veía cómo su hijo se moría, sin embargo tuvo suficiente entereza para expresar su opinión: «Johansen era el hombre adecuado en el momento preciso» (Huntford, 2001: 572). Tenía razón; a él le había salvado la vida en el Ártico y hacía poco, en la Antártida, había evitado que la expedición de Amundsen hubiera comenzado con un muerto.

Poco se podía hacer ya por él. Ante la ausencia de Amundsen, su hermano volvió a coger las riendas. Junto a uno de los compañeros de *Framheim* fue a recoger el cadáver de Johansen y lo llevó hasta la estación de tren para que fuera enterrado en su ciudad. Sobre el ataúd, una gran corona fúnebre con una tarjeta de visita: la de Roald Amundsen. Al entierro acudieron el capitán del *Fram*, Hassel y Prestrud, a quien había salvado la vida.

Nansen no pudo asistir por sus circunstancias familiares y Leon no se atrevió a ir: «No creo

que fuese apropiado agradecerle, desde el borde de la tumba, los servicios prestados»

(Bomann-Larsen, 2006: 140), le escribió a su hermano.

Pocas semanas después apareció un artículo en la revista de la Royal Geographical Society donde se comentaba su carrera de explorador en los términos más elogiosos, llegando a decir que «aunque no tenía madera de líder, era el hombre en quien sus jefes siempre podían confiar» (*The Geographical Journal*, 1913: 175). En su país, Nansen le rindió un sincero homenaje en una nota necrológica que terminaba con unas sentidas palabras: «Hjalmar Johansen era un hombre sin doblez, un alma leal». Sin lugar a dudas, con todos sus defectos, era el mejor compañero que uno podía tener en una expedición polar.

El mundo conoce el trágico destino de Scott

El 18 de enero de 1913 un *Terra Nova* con todos los mástiles engalanados con banderas penetraba en la bahía de McMurdo y fondeaba delante de la base en Cabo Evans. A bordo, ya recuperado del escorbuto, el teniente Evans regresaba convencido del éxito de Scott y desde la borda, con la ayuda de un megáfono, preguntó jovialmente por el estado de salud del equipo. Un silencio largo y tenso, que le hizo sospechar que algo había sucedido, se rompió cuando el teniente Campbell, que ahora era el oficial de mayor graduación, le respondió lacónico: «El grupo polar alcanzó el Polo Sur, pero todos murieron en el viaje de regreso» (Smith, 2008: 239).

El silencio invadió el barco, los rostros se mudaron tristes y a una orden de Evans, que todavía se debatía tratando de asumir la noticia, todos se esforzaron en hacer desaparecer las banderas que adornaban los mástiles y que ahora les parecían una cruel pantomima.

Una absurda casualidad quiso que el *Terra Nova* regresara a la Antártida justo un año y un día después de que Scott y sus hombres se fotografiaran en el Polo Sur con la Union Jack.

Poco quedaba por hacer. Había que regresar cuanto antes e informar al mundo de la tragedia. En pocos días todo el equipamiento científico y el material estaban a bordo, pero antes de abandonar definitivamente aquellos parajes erigieron una sencilla cruz de madera sobre una colina próxima a la base de la expedición del *Discovery* en Punta Hut, donde tres de los fallecidos, Scott, Wilson y el suboficial Evans, habían pasado casi tres años de su vida, y desde donde, además, se divisaba la Barrera, en la que ahora todos ellos yacían para siempre. Sobre la cruz, una inscripción con sus nombres y un epitafio con las palabras del Ulises de Tennyson: «Luchar, buscar, encontrar y no rendirse jamás».

El 22 de enero, tan sólo cuatro días después de que el barco llegara, ponían rumbo Norte. A la melancolía de abandonar un lugar donde se habían vivido tan intensos momentos se unía la pesada carga de llevar con ellos una triste noticia que muy pronto tendrían que comunicar a familiares y amigos. Finalmente, después de una dura travesía a la que ya estaban acostumbrados, el lunes 10 de febrero alcanzaron Nueva Zelanda.

El desconcierto de Churchill

Puesto que la expedición tenía un contrato de exclusividad con una agencia de noticias, tenían que evitar que la información se filtrase al resto de la prensa. Para eso, aprovechando la noche, un bote desembarcó a Atkinson y al capitán del *Terra Nova* en un pequeño puerto, y el barco volvió después a alta mar para alejarse durante veinticuatro horas de miradas curiosas. A primera hora de la mañana, los desembarcados enviaron un breve telegrama a Kinsey, el experimentado agente de la expedición y amigo personal de Scott, y tomaron un tren para ir a Christchurch, donde éste se hizo cargo del delicado tema de informar de lo ocurrido. En primer lugar envió telegramas a los familiares de los fallecidos para evitarles el amargo trago de tener que enterarse por la prensa; luego informó a la agencia de noticias, que enseguida comprendió que tenía en sus manos una de las «exclusivas» más importantes de la historia de la prensa.

A partir de ese momento los acontecimientos se sucedieron vertiginosamente. La agencia de noticias, preocupada por que los periodistas neozelandeses, que en efecto ya estaban sobre la pista, descubriesen lo que había ocurrido y le robasen la exclusiva, advirtió a la Royal Geographical Society de que no podía dilatar más la entrega del primer comunicado a la prensa. La Royal Geographical Society, que todavía estaba decidiendo cómo tratar la noticia, tuvo que dar su autorización y la información se transmitió con tal celeridad que los periódicos de la tarde de ese mismo día58 ya dieron cuenta de la tragedia. Todo ocurrió con tal precipitación que cuando los parlamentarios preguntaron sobre lo sucedido a Winston Churchill, en aquel tiempo primer lord del Almirantazgo, éste tuvo que reconocer que el gobierno todavía «no disponía de información sobre la catástrofe» (Jones, 2005: 119).

Después, una vez telegrafiada la exclusiva a todo el mundo, la agencia de noticias comenzó a presionar a los expedicionarios para conseguir la mayor información posible.

Durante dos días tuvo lugar un agrio intercambio de telegramas entre la agencia, que, intuyendo el impacto emocional de la historia en sus lectores, deseaba conocer todos los detalles relacionados con la tragedia, y Kinsey, que trataba de preservar el derecho a la intimidad de los familiares y amigos de los fallecidos. El ofrecimiento de un telegrama de dos mil quinientas palabras con una descripción de lo sucedido, así como del texto completo de la Carta Abierta de Scott, no pareció suficiente a la agencia de noticias, que amenazó con rescindir el contrato si no se les enviaban «al menos siete mil palabras» que incluyesen diversos pasajes «del diario de Scott» (Murray, 2006: 81), o que se permitiese a su corresponsal tener acceso a todo el material. Finalmente consiguió imponerse la discreción frente al sensacionalismo y se transmitió un texto de dos mil cuatrocientas ochenta y siete palabras, elaborado por seis hombres de la expedición, que conmocionó al mundo e inició la leyenda de Scott.

Cuando al amanecer del día 12 de marzo el *Terra Nova* se acercó al puerto de Lyttelton, la noticia ya había dado la vuelta al mundo. La Enseña Blanca, la bandera que hacía tres años

había sido el orgullo de Scott, ahora ondeaba a media asta frente a unos muelles silenciosos, los mismos desde donde, dos años atrás, una multitud alegre y festiva les había despedido.

Sin embargo, aquella pequeña ciudad, la que aquel lejano día les despidió enardecida cuando zarparon hacia la Antártida, todavía les

deparaba una sorpresa. Durante dos años aquellos hombres habían vivido aislados del mundo; sus alegrías y preocupaciones habían sido tan exclusivamente suyas, sin nadie ajeno con quien poder compartirlas, que en cierto modo creían que la tragedia que habían sufrido, el dolor por sus compañeros muertos, era algo también exclusivamente suyo. Ahora, al volver a la civilización, se «encontraban con que el Imperio, y casi el mundo entero, estaba de luto; era como si hubieran perdido a unos grandes amigos» (Cherry-Garrard, 2008: 899).

En cierta manera así había sido. En una sociedad que durante un siglo había vivido atenta a los viajes y a los descubrimientos geográficos, el Polo Sur era la última gran meta que quedaba por alcanzar. Las expediciones que en los últimos años se habían realizado a la Antártida habían despertado el interés de un público ávido de aventuras y noticias de tierras lejanas y desconocidas. La expedición del *Discovery* y luego la de Shackleton, que realizó la hazaña de estar a punto de alcanzar el Polo, habían multiplicado el interés por aquel distante objetivo que parecía ofrecer una enconada resistencia a ser conquistado.

Luego habían llegado las noticias de que Amundsen lo había logrado y de que, según las últimas informaciones, Scott también lo lograría. Por lo tanto, la expectación no podía ser mayor y por eso la noticia de su muerte y todas las circunstancias que la rodearon conmocionaron ya no sólo a un país o a su Imperio, sino al mundo. Así, entre otros muchos dignatarios, el presidente de Estados Unidos envió un telegrama de condolencia al rey Jorge V.

En España, el mismo 11 de febrero, el *ABC* publicó una corta nota informando de la tragedia titulada «Muertos entre la nieve» (*ABC*, 11-II-1913: 12). En los días siguientes, junto con el resto de los periódicos, y según llegaba nueva información, la prensa española ofreció una amplia cobertura de la noticia, en donde se incluían diversos textos de los diarios de Scott y comentarios sobre la tragedia realizados por otros exploradores polares.

Uno de estos artículos llevaba por título «Héroes de la Ciencia» (*ABC*, 15-II-1913: 9).

Reacciones

Si lo inesperado y sorprendente de la noticia había conmocionado al mundo, en Gran Bretaña el duelo alcanzó unas dimensiones nunca igualadas. Lo que leían los ingleses en los periódicos no era una mera

recopilación periodística de los acontecimientos, realizada con mayor o menor acierto dramático, sino los propios pasajes del diario de Scott, sus propias frases, las palabras escritas por un hombre a punto de morir de frío, hambre y agotamiento.

Respetuosos, leyeron el apoyo prestado hasta el final a sus compañeros enfermos, el valiente sacrificio de Oates y la Carta Abierta dirigida a ellos mismos. Como no podía ser de otra manera, la historia conmovió al país entero. El día siguiente a recibirse la noticia casi la edición entera de *The Times* se dedicaba a la expedición, y un día después el *Evening News* afirmaba: «La gente no piensa en otra cosa, ni habla de otra cosa, ni lee otra cosa» (Jones, 2005: 124).

Era evidente que la tragedia de la expedición, descrita por las propias palabras de uno de sus protagonistas, había tocado la fibra sensible de los corazones de sus compatriotas. En aquellas líneas habían descubierto que todos los esfuerzos, penalidades y sacrificios de Scott, Wilson, Bowers, Oates y Evans no les habían librado de la muerte, pero su actitud serena y decidida ante lo inevitable les convertía en un encomiable ejemplo para todos. Y en pocos días, casi podríamos decir en horas, la prensa y la sociedad pusieron en marcha una serie de iniciativas populares que arrollaron cualquier intento de la Royal Geographical Society o incluso del propio gobierno por capitalizar la figura de Scott. En primer lugar, se organizó un funeral para el viernes 14 de febrero, cuando todavía no habían pasado ni cinco días desde que se tuvo conocimiento de la noticia. Además, en ese corto intervalo de tiempo, a propuesta de uno de los periódicos se preparó una sencilla narración que explicaba lo sucedido y contenía la Carta Abierta para que fuera leída, coincidiendo con el funeral, a los escolares de todo el país.

El lugar elegido para el funeral fue la catedral de San Pablo, que desgraciadamente ya había vivido momentos de gran emoción tan sólo unos meses antes cuando se ofició el funeral por las víctimas del *Titanic*, pero aquello se quedó corto comparado con la manifestación de duelo popular por la muerte de los expedicionarios polares, que contó además con la asistencia de las figuras más relevantes del gobierno y la de un visiblemente afligido Jorge V, con cuya presencia se rompió la tradición de la monarquía británica de sólo acudir a los funerales de sangre real. Más de diez mil personas que no habían conseguido entrar rodearon como en un gigantesco abrazo humano la catedral. Y cuando en el interior tenía lugar el oficio religioso, que alcanzó su punto álgido con el redoble *in crescendo* de un único tambor seguido por la solemne lectura de los nombres de los cinco fallecidos, en miles de escuelas de Londres y de todo el país cerca de

dos millones de escolares escuchaban, puestos en pie y en un emocionado silencio, la lectura de la narración de la heroica muerte de Scott y sus compañeros.

Cuando el rey abandonaba la catedral tuvo lugar un hecho espontáneo que se convirtió en un emotivo acto de unidad ante la tragedia. Según el *Daily Mirror* (Jones, 2005: 159) –

aunque también fue reflejado en otros periódicos–, al paso del rey una solitaria voz entonó la primera estrofa del himno nacional, la segunda estrofa ya fue coreada por una docena de voces de las inmediaciones, la siguiente fue seguida por un centenar de gargantas y pronto toda la catedral y la multitud que la rodeaba cantaban el himno como si fuera el más noble de los homenajes que podían rendir a sus compatriotas muertos.

La sombra de Scott planea sobre la victoria noruega

Amundsen tuvo noticias de la muerte de Scott cuando se encontraba en plena gira de conferencias por Norteamérica y, como siempre, tuvo que ser Leon quien se hiciese cargo de la situación y ordenase al capitán del *Fram* que, en nombre de la expedición, enviase una carta dando el pésame a las autoridades británicas. Por el contrario, su hermano Roald, cuyo rencor hacia los ingleses parecía haber ido en aumento, decidió –como le escribiría a Leon– «enviar telegramas con su pésame al teniente Evans, como segundo de la expedición, y a las esposas de Scott y Wilson, pero, por supuesto, ni una sola línea de condolencia a las autoridades británicas» (Bomann-Larsen, 2006: 142). Años después, en su autobiografía, expresaría su respeto «a Scott como gran explorador», para, a continuación, seguir diciendo que «en las guerras, a veces, los soldados rinden honores a sus compañeros de armas del bando contrario» (Amundsen, 2008: 44). En su particular enfrentamiento contra la Royal Geographical Society y los ingleses, Amundsen había decidido no dar el pésame al cuartel general del enemigo.

Durante un tiempo los dos hermanos estuvieron preocupados por las repercusiones que la tragedia de Scott pudieran tener sobre su victoria, exacerbando quizá el sentimiento que había despertado la falta de transparencia de Amundsen durante la preparación de la expedición. Sin embargo, salvo algún caso puntual, nada de eso tuvo lugar, en parte porque en todo lo que escribió Scott no hubo ni una sola palabra de reproche contra los noruegos, lo que en cierta manera disuadió a sus compatriotas de emprender ese estéril camino de recriminaciones. Así lo comprendió el propio Leon, que llegaría a

reconocer que si alguien hubiera tenido que inclinarse hacia el resentimiento ése debería haber sido Scott, «pero no parece que haya escrito nada a ese respecto y tenemos que concluir de él que fue además de un héroe todo un caballero» (Bomann-Larsen, 2006: 142). Por otra parte, Scott había arrastrado con su trineo desde el Polo Sur el mejor regalo que podía hacer a Amundsen: la constatación de que el noruego había estado allí antes. Como si se hubiera tratado de la última voluntad de un moribundo, el testimonio de los exploradores británicos no dejaba lugar a la mínima duda. Ya no podría pasarle a Amundsen lo que a su amigo el Dr. Cook, cuya pretensión de haber alcanzado el primero el Polo Norte fue negada por las autoridades geográficas norteamericanas, que se inclinaron a favor de Peary en el contencioso que tuvieron ambos exploradores. Ahora ya nadie podría poner en entredicho que el explorador noruego hubiera alcanzado su objetivo.

Curiosamente, el impacto de la muerte de los británicos influyó en la opinión pública de una forma que nadie podía haber previsto. Durante casi un año la noticia de la conquista del Polo por parte de los noruegos había llenado de admiración al mundo, pero ahora la muerte de todos los componentes del otro equipo implicado en la competición había proporcionado una referencia al mundo de todas las dificultades, sufrimientos y peligros que también habían tenido que superar los noruegos, realzando el valor de la proeza de Amundsen. Así, desde Australia, las autoridades consulares noruegas llegarían a escribir que «es extraordinario cómo, de forma indirecta, las noticias de la expedición de Scott han aumentado aquí la popularidad de la nuestra» (Bomann-Larsen, 2006: 143); en otros muchos países se constató la misma reacción. Incluso el propio Amundsen pudo comprobar cómo el público estadounidense, lejos de someterle a recriminaciones o distanciamientos, se sintió todavía más atraído por conocer de primera mano todos los detalles, incluyendo los riesgos y padecimientos, de tan largo y peligroso viaje. «La triste muerte de Scott ha dado un nuevo impulso a mis conferencias», escribiría a su hermano desde Chicago: «Los asistentes, que ya estaban disminuyendo, han vuelto a crecer» (Bomann-Larsen, 2006: 142).

Cuando después de medio año terminó la gira por Estados Unidos, Amundsen había pronunciado más de ciento sesenta conferencias, casi una por día, y había ganado la respetable cantidad de ciento cincuenta mil coronas, aproximadamente la mitad de lo que había costado la expedición al Polo Sur. Sin embargo, pese a tan abultadas cifras, los resultados no eran los previstos, puesto que no llegaban ni a la mitad de los conseguidos años atrás por Nansen; además, los hermanos

consideraban que quien había hecho un gran negocio en realidad había sido el organizador de la gira. Tampoco las ventas del libro eran las esperadas, pues también estaban muy por debajo de las que en su día alcanzó la obra escrita por Nansen.

El viaje que el *Fram* nunca completó

En cualquier caso, todo ese dinero no era para Amundsen, sino que se utilizaría para la continuación del viaje del *Fram* por el Ártico. De acuerdo con las cartas que se enviaron desde Madeira en aquel lejano mes de septiembre de 1910, el Polo Sur era tan sólo una desviación del plan original de la expedición, que fue para lo que se obtuvo financiación.

Sin embargo, algo estaba conspirando dentro del propio Amundsen para que ese viaje nunca continuara. Durante su gira por Estados Unidos su pensamiento comenzó a mostrarse errático: primero se deslumbró con la aviación, hasta el punto de que quiso incorporar un aeroplano a la expedición; luego llegó a tacharla de «tontería», y finalmente encargó la compra de dos aviones. Pero estos cambios de opinión no fueron nada en comparación con el enfrentamiento que mantuvo con su gobierno y con el propio Nansen a

cuenta de una serie de compensaciones económicas, medallas y diversas prerrogativas para los miembros de su expedición y para algunos de sus patrocinadores.

Acababan de celebrarse elecciones en su país y el nuevo gobierno estaba demorando la promesa que el anterior gabinete había hecho a Amundsen de aceptar todas sus demandas para expedicionarios y patrocinadores. Para el conquistador del Polo aquel retraso era inadmisible; él siempre había llevado a gala, incluso lo consideraba como una cuestión de honor, la preocupación por sus hombres (llegó a entregar una considerable suma de dinero a Bjaaland para que montase su propia fábrica de esquís, una empresa que todos consideraban que iba a ser un fracaso rotundo) y su reacción no pudo ser más violenta: envió una airada carta a Nansen y amenazó a su gobierno con cancelar la expedición al Ártico e incluso con cambiar de nacionalidad si no se cumplían los términos apalabrados. Si bien el gobierno reaccionó con prudencia y aceptó sus condiciones, la jugada no le saldría igual con Nansen y puso al descubierto una brecha entre ellos, que como una grieta en un glaciar había ido creciendo pese a permanecer oculta por un frágil puente de nieve.

La contestación de Nansen no se hizo esperar y fue también, en cierto

modo, la respuesta a la carta que Amundsen, dos años y medio antes, le había enviado desde Madeira anunciándole su cambio de planes. La carta era la de un maestro que explica a su discípulo que sus logros son gracias a sus enseñanzas. Las palabras de Nansen eran claras y rotundas:

«La conquista del Polo Sur… fue el fruto de mi experiencia y del desarrollo que hice de las técnicas para viajes. Si la comparo con nuestro[59] viaje en el Ártico, me parece un paseo»

(Bomann-Larsen, 2006: 148). Y no le ocultó sus más íntimos sentimientos cuando afirmó:

«Puede que no se haya dado cuenta, pero en toda mi vida no he hecho por nadie el sacrificio que hice por usted cuando abandoné mi viaje al Polo Sur, que se suponía que iba a culminar el trabajo de mi vida en el campo de la investigación polar, cediéndole el *Fram* para que pudiese hacer el viaje por el Ártico» (Nansen, 1957: 182). En efecto, Amundsen, ahora encumbrado y con el mundo a sus pies, no se dio cuenta de ello y de hecho escribiría a su hermano diciéndole: «Acabo de recibir carta del viejo –como se referían a Nansen–, dice que se siente responsable de mi enojo…» (Bomann-Larsen, 2006: 149). Evidentemente, quien debería ser el sucesor de Nansen no se había enterado de nada, ni tampoco quería enterarse: tan sólo pensaba en sí mismo.

Entre unas cosas y otras, la continuación de la expedición del *Fram* se iba retrasando sin razón aparente, tan sólo parecía claro el deseo de Amundsen de seguir dando conferencias por Europa y continuar recibiendo honores y distinciones, que alternaba con regulares visitas a Londres para reunirse con la mujer que amaba. Por fin tomó una decisión: por motivos sin duda publicitarios, retrasó la expedición para que el *Fram*, con los conquistadores de los dos Polos a bordo, Amundsen y Peary, fuese el primer barco del mundo en atravesar el canal de Panamá. De hecho el barco llegó a las puertas del canal, pero la apertura se demoró un año y de nuevo los planes para el *Fram* cambiaron: ahora

daría la vuelta por el cabo de Hornos –en el extremo de Sudamérica– y subiría por la costa pacífica de América hasta el estrecho de Bering, donde se embarcaría el gran explorador noruego, lo que le permitiría, durante unos cuantos meses más, seguir compaginando sus conferencias por una Europa de preguerra con sus asiduas visitas a Londres.

Pero los males parecían cebarse sobre el *Fram*. Mientras navegaba hacia el Sur, uno de los tripulantes murió y otro tuvo que ser hospitalizado; a lo que se unieron una avería en las máquinas, una invasión de ratas y otra de insectos que terminaron con las provisiones. Los retrasos eran tan notorios que se ordenó al barco regresar a Noruega.

Cuando a mediados del verano de 1914 el *Fram*, cuya cubierta hacía más de dos años que Amundsen no había pisado, se amarraba a suelo noruego, los planes del explorador, una vez más, habían vuelto a cambiar. Ahora, en lugar de rodear América, Amundsen pensaba cruzar por el paso del Noroeste, su primer gran logro como explorador. Pero nunca lo haría. Muy poco después estalló la Primera Guerra Mundial y Amundsen vio el cielo abierto para cancelar para siempre su gran expedición, que, según lo previsto, le hubiera mantenido alejado de su «querido» Londres durante más de siete largos años, algo que el enamorado conquistador parecía no estar muy dispuesto a aceptar.

El sereno valor del hombre de ciencia

La sociedad británica de principios de siglo estaba acostumbrada a las muertes heroicas de sus soldados en acto de servicio, como la del general Gordon en Jartum; también a tragedias de grandes dimensiones, como el hundimiento del *Titanic* pocos meses antes, donde murieron mil quinientas personas, pero en ninguna otra ocasión se había desatado una consternación popular de tan grandes dimensiones como con la desventura del grupo polar. Parte de ese sentimiento se puede entender porque, a diferencia de casi todas las otras acciones heroicas, en el caso de Scott sus escritos permitían revivir sus emociones más íntimas, su angustia y su coraje ante la muerte, haciéndole próximo en su humanidad y todo un ejemplo de gallardía y entereza ante la adversidad. Pero había algo más. En cierta manera, Scott y sus compañeros se habían convertido en otro modelo de héroe: lo suyo no fue la muerte del militar por defender las fronteras del imperio, ni la del misionero por propagar una fe inmortal, lo suyo había sido una muerte casi inútil, por nada tangible, tan sólo por la ciencia. En este sentido, un periódico de esos días se refirió al «sereno valor del hombre de ciencia» (Jones, 2005: 236). La heroicidad cobraba una nueva forma.

Desde un punto de vista objetivo, la marcha de Scott para alcanzar el Polo Sur fue la actividad menos científica de toda la expedición, dado que el propio Scott para no perder tiempo había decidido expresamente no llevar a cabo esas labores; tan sólo en el regreso

habían utilizado unas cuantas horas, en parte con el fin de dar un descanso al suboficial Evans, para recoger muestras geológicas. Sin embargo, más tarde, cuando sus vidas ya estaban en manifiesto peligro y tuvieron que aligerar al máximo el trineo, la petición de

Wilson de conservar las muestras por el interés que tenían para la ciencia les obligó a cargar con dieciséis kilos de peso adicional, y quién sabe si esto no fue clave para lo que ocurrió después. Precisamente este gesto hizo que, en el sentir popular, todos los integrantes del grupo se convirtieran de inmediato en mártires por la ciencia y la sociedad en su conjunto quiso conocer todo lo acaecido en aquel lejano y casi mítico lugar.

Nada más regresar el *Terra Nova*, el teniente Evans, el segundo de la expedición, comenzó, siguiendo los pasos de Amundsen, un ciclo de conferencias por Estados Unidos y Canadá.

De vuelta en Gran Bretaña, en otoño de 1913 inició otra agotadora gira a nivel nacional que le llevó a recorrer cincuenta ciudades en poco más de dos meses y en las que dio conferencias prácticamente todos los días, con excepción de los domingos y algunos sábados. Al año siguiente su periplo continuó en Europa y durante los primeros meses las sociedades geográficas y los gobiernos de todas las capitales europeas rindieron un emotivo homenaje a Scott a través de Evans, que recibió los más altos galardones nacionales al igual que los había recibido, y todavía estaba recibiendo, Amundsen.

Y mientras Evans recorría el mundo encandilando a las multitudes con su actitud sencilla y próxima, en Londres el fotógrafo de la expedición, Ponting, preparó una cuidada y magníficamente ilustrada conferencia que, dos veces al día, pronunciaba en el Philharmonic Hall; a lo largo de más de doscientas sesiones más de doscientas mil personas presenciaron embelesadas la majestuosidad de los paisajes antárticos y la singularidad de sus animales, captados por uno de los grandes artistas de la fotografía. El ex presidente de Estados Unidos Theodore Roosevelt, que asistió a una de ellas, comentaría a Ponting: «No recuerdo haber visto una exposición que me impresionara más que la suya» (Jones, 2005: 207).

También la prensa siguió informando, para un público ávido de detalles, sobre los avatares de la expedición. El 21 de mayo de 1913, el *Daily Mirror* publicó un número especial con las primeras fotografías del viaje, incluyendo el túmulo de bloques de hielo levantado sobre la tienda en el lugar en que se encontraron los cadáveres de Scott y sus compañeros; fue tal la demanda que se vendieron 1 342 000

ejemplares, una cifra que pocas veces se había alcanzado hasta entonces. Un par de meses después el *Strand Magazine* publicó en cuatro entregas mensuales un amplio relato de la aventura, que también se convirtió en un gran éxito editorial.

Casi coincidiendo con la última entrega vio la luz el libro con los diarios de Scott, que incluía además los trabajos científicos de la expedición. Pese al elevado precio con el que salió a la venta, en apenas cuatro meses se hicieron cuatro ediciones que sumaron un total de más de 13 000 ejemplares, una gran tirada para aquellos tiempos. Fue recibido con los comentarios más elogiosos: «Ningún libro publicado en nuestra época... lleva consigo una promesa tan segura de inmortalidad» (Jones, 2005: 148). Sin lugar a dudas, en muchos aspectos no era –no es– un libro normal; es más que un libro de viajes o la simple descripción de una aventura, por muy grande que ésta sea; es un viaje al interior del propio

narrador, una búsqueda del sentido de sus acciones, pero además está escrito con una habilidad y una sensibilidad especiales, algunas de sus frases –«los seductores pliegues del saco de dormir... El suave aleteo de nuestro refugio de lona... El eterno silencio del gran desierto blanco... La grieta del glaciar: esa nefasta trampa para el incauto...»– son tan descriptivas y tienen tal carga lírica que es difícil no dejar volar la imaginación al leerlas.

Después, cuando narra el momento de la terrible prueba, en pocas y cortas frases deja traslucir toda su angustia, un desasosiego que se transmite al lector hasta tal punto que en algunos pasajes es casi imposible permanecer indiferente. La admiración por la obra creció todavía más porque eran diarios, escritos en el lugar donde se desarrollaban los hechos y bajo unas condiciones de frío, cansancio, privaciones y falta de intimidad difíciles de imaginar y que, evidentemente, no podía compararse con narraciones escritas a posteriori, revisadas y pulidas una y otra vez.

Precisamente por el hecho de haber sido escritos en estas condiciones los diarios incluían algunas frases que, en parte por ser comentarios demasiado agresivos hacia terceros, fueron censuradas en las primeras ediciones, bien para proteger la reputación de esas personas o bien para mantener la figura impoluta del héroe. Después esas alteraciones volverían a introducirse para respetar escrupulosamente el texto original, aunque ni eran significativas para el hilo narrativo ni suponían más que unas pocas decenas de palabras sobre un total de más de 400 páginas. En cualquier caso, la censura (pese a su posterior publicación) de aquellos desahogos humanamente entendibles hizo un

flaco servicio a la memoria de Scott, dado que ha sido utilizada con frecuencia por sus detractores para señalar la existencia de una confabulación para magnificar la figura del héroe. Sin embargo, la actitud de los miembros de la expedición, que en esos años escribieron libros sobre todo lo allí ocurrido, se alejaba mucho de un supuesto pacto para mitificar a Scott, puesto que con total sinceridad ponían de manifiesto los defectos de Scott, aunque sabían equilibrarlos por la huella que sus virtudes dejaron sobre ellos. Por ejemplo, Cherry-Garrard diría de él que

«tenía un carácter complejo, lleno de luces y sombras… era por naturaleza malhumorado, nervioso, irritable, temperamental y propenso al abatimiento, pero también tenía tanto dominio de sí mismo, tanta vitalidad, tanto empuje, tanta determinación… y además poseía encanto y magnetismo personal» (Cherry-Garrard, 2008: 391).

¿Realmente lo sienten?

La reiterada petición de Scott para que se ayudase a sus familias motivó un acto de solidaridad también sin precedentes. Con sus palabras él mismo parecía haber señalado la forma en que sus compatriotas podrían agradecer su sacrificio y así lo hicieron. Con la misma rapidez y espontaneidad con que se organizaron los actos de homenaje asociados a su funeral, en docenas de lugares del país, principalmente periódicos y ayuntamientos, surgieron iniciativas para recoger dinero. Tal fue su número y variedad que la administración tuvo que intervenir para aglutinarlas en una, pues en tan sólo cuatro meses,

tiempo que duró la cuestación, había recaudado la astronómica cifra de setenta y cinco mil libras, más del doble del presupuesto inicial de toda la expedición que tantos esfuerzos le había costado a Scott reunir. Aunque la gran mayoría procedía del Gran Bretaña, también se recibieron aportaciones de todos los lugares del planeta.

Dada la celeridad y generosidad de la respuesta popular el gobierno se vio sobrepasado. No habían transcurrido ni diez días desde que se supo la trágica noticia cuando la prensa comenzó a acusarle de pasividad, llegando incluso un periódico a publicar en portada un artículo que se titulaba «¿Realmente lo sienten?» (Jones, 2005: 127). La reacción del gobierno, espoleado por la sociedad, no se hizo esperar y pronto anunció diversas medidas, como la consideración de muerte en servicio para todos los militares fallecidos y la concesión a la esposa de Scott del título nobiliario asociado al nombramiento de caballero de la Orden de Bath, que su marido hubiera recibido en caso

de haber regresado con vida.

En cuanto a la cantidad recaudada, se estableció que poco menos de la mitad estuviera destinada a los familiares de las víctimas, casi una cuarta parte a la publicación de los resultados científicos de la expedición, otro tanto para erigir diversos monumentos conmemorativos y el remanente para hacer frente a las deudas de la expedición. En cuanto a la distribución del dinero, a la viuda y el hijo de Scott se les entregaron doce mil libras, recibiendo además una pensión del gobierno de trescientas veinticinco libras anuales; mientras que la viuda del suboficial Evans y sus tres hijos recibieron del gobierno una pensión de tan sólo treinta y cinco libras anuales y mil doscientas libras depositadas en un fondo fideicomiso. Es evidente la disparidad entre las cifras, pero hay que considerar que se siguió el criterio social admitido en la época. Algo similar ocurrió en Noruega cuando el gobierno quiso recompensar a los miembros de la expedición del *Fram*, concediendo una pensión vitalicia de seis mil coronas anuales a Amundsen, mientras que los otros miembros sólo fueron premiados con un único pago de cuatro mil coronas, también ingresadas en un fondo fideicomiso para evitar la tentación de que se las gastasen inmediatamente.

Se cierra el círculo

Aunque pueda parecer increíble, Scott y Amundsen nunca llegaron a encontrarse. Las veces que este último estuvo en Londres, bien para pronunciar una conferencia sobre el paso del Noroeste o bien para dar a conocer a la Royal Geographical Society sus planes de expedición con el *Fram* al océano Ártico, coincidieron con que Scott estaba destinado en algún barco de la Armada. Por otra parte, recordemos que cuando Scott, aprovechando su viaje a Oslo, trató de reunirse con Amundsen, éste hizo todo lo que estuvo en su mano para evitar el encuentro. Sin embargo, aunque no se conocieron personalmente, sus destinos estaban condenados a quedar ligados para siempre, incluso de forma anecdótica, pues cuando los norteamericanos decidieron construir una base científica sobre el Polo Sur no dudaron en ponerle el nombre de «Amundsen-Scott».

Para Scott la aparición de un competidor en su gran marcha hacia el Polo supuso, pese a su voluntad de ignorarla, una amenaza que le atormentaba desde algún lugar de su mente y que se transformó en la más cruel de las realidades cuando descubrió que los noruegos se le habían adelantado. Basta con observar las fotos que se tomaron Scott y sus hombres en aquel momento para intuir que, además del frío y el cansancio, sus rostros revelan la frustración y la amargura de la

derrota. No sería justo, ni se atendría a los hechos objetivos, decir que ésta influyó sobre su trágico final, pues es evidente que las bajas temperaturas y los vientos adversos que tuvieron en la Barrera fueron los auténticos responsables, pero la imaginación no se resiste al juego de transponer esas fotografías al caso de que hubieran llegado los primeros al Polo. Sin lugar a dudas sus caras, pese al cansancio y el frío, reflejarían la alegría y el orgullo de la proeza realizada y queda flotando la duda de la forma en que ese estado de ánimo tan diferente hubiera influido al menos en las primeras etapas de su viaje de regreso, y en especial en la enfermedad que ya afligía a Evans.

Para Amundsen, la tensión de una competición en la que si fallaba iba a quedar condenado al descrédito público y su carrera como explorador llegaría a su fin fue horadando su presencia de ánimo y terminó por deteriorar las relaciones con sus hombres. Incluso cuando ya había alcanzado el Polo, el regreso siguió teñido por su obsesión de dar a conocer la noticia lo antes posible y después por su preocupación por las críticas que su comportamiento hubiera podido levantar en las sociedades geográficas, en especial en la británica. Y cuando todo parecía superado, incluso acallado el escándalo por el suicidio de Johansen, llegó la noticia de la catástrofe de Scott y todos sus fantasmas y miedos volvieron a flotar a su alrededor. Aunque nadie le culpase, algo en su interior parecía señalarle con un dedo acusador, hasta el punto de que años después de su regreso llegaría a desvelar, con un cierto tono de arrepentimiento, que antes de abandonar el Polo estuvo dudando si dejar una lata de combustible que le ahorraría peso y que a los británicos podría serles de utilidad. Al final no la dejó, aunque muy posiblemente Scott nunca la habría cogido.

Amundsen siempre contó con que Scott regresaría vivo y podría demostrarle la superioridad de su planificación y sus métodos de transporte, en definitiva de su talla como explorador; pero la tragedia que rodeó el retorno de los británicos lo cambió todo. La forma en que Scott había plantado cara a la muerte, que pronto se convertiría en un modelo propagandístico para las tropas durante la Primera Guerra Mundial, acrecentó su fama hasta unos límites que incluso la proeza de la conquista del Polo Sur de Amundsen quedaba relegada a un segundo plano. A fin de cuentas, los dos habían llegado hasta allí, pero mientras que Scott había tenido que sufrir penalidades, encarar el mal tiempo y cuidar de sus compañeros llegando incluso a sacrificar su vida, Amundsen en su libro había dado

–de forma deliberada– la imagen de que todo había sido extraordinariamente sencillo.

Incluso el propio Amundsen parecía valorar más la valentía de su rival que el hecho de llegar al Polo, a juzgar por el único comentario que dejó por escrito sobre la tragedia: «El capitán Scott dejó un testimonio de honestidad, de sinceridad, de valentía, de todo lo que

hace a un hombre tal. ¡Y para mí esto es más importante incluso que haber descubierto el Polo!» (Jones, 2005: 272).

En pos de Scott

La vida de Amundsen como explorador continuó. La neutralidad de Noruega en la Primera Guerra Mundial le permitió hacer buenos negocios y con las ganancias mandó construir un nuevo barco, el *Maud*, con el que en 1918 se lanzaría a su más larga y controvertida expedición polar en el océano Ártico para llevar a cabo lo que no había hecho con el *Fram*; pero aunque logró volver a recorrer el otro paso mítico, el del Noreste, algo que tan sólo otro barco había realizado, todos sus intentos por encontrar la corriente marina que le permitiese alcanzar su sueño de juventud, el Polo Norte, resultaron fallidos. Salvo en el plano científico, los siete años de la expedición del *Maud* fueron un fracaso, que hizo que el prestigio de Amundsen atravesara sus momentos más críticos, a lo que había que unir que las deudas le atenazaban hasta tal punto que llegó a temer que fueran a arrestarle, según le confesó a su hermano Leon.

Tal vez a causa de la frustración decidió que la época de las expediciones con barco y trineos tirados por perros había terminado y que la aviación permitía abrir una nueva era en la exploración. Durante su gira triunfal por Europa en 1912 había visto por primera vez volar un aeroplano y enseguida había reconocido las potencialidades que tenía y que permitían «recorrer en una hora la distancia que en las regiones polares se tardaría días de ingentes esfuerzos» (Huntford, 1999: 553). En los años veinte Amundsen volvió la vista con redoblado interés a un incipiente mundo de la aviación que poco a poco construía mejores aparatos con los que afrontar nuevos desafíos, y él concibió el mayor de todos: llegar volando hasta el mismísimo Polo Norte. Pero, como siempre, era necesario financiar la expedición y tuvo que recurrir a una nueva gira de conferencias por Estados Unidos para conseguir el dinero con el que comprar dos hidroaviones. Fue en esta gira donde, a finales de 1924, conoció a Lincoln Ellesworth, el hijo de un multimillonario norteamericano, que desea formar parte de la aventura y estará decidido a lograr que su padre la financiara generosamente. Y lo consiguió. Un mes después de aquel encuentro el anciano accedió a aportar una considerable cantidad, con la única condición de que «su hijo dejase de fumar»

(Bomann-Larsen, 2006: 251).

Por fin, en mayo de 1925, todo estuvo listo en Bahía Kings, en el archipiélago de Svalbard, el punto más septentrional de Noruega, y los dos hidroaviones60 despegaron en su viaje hasta el Polo. Después de ocho horas de vuelo y de recorrer más de 1000 kilómetros, cuando se encontraban a tan sólo 250 kilómetros del Polo Norte, ambos aviones comenzaron a experimentar problemas técnicos y tuvieron que amerizar, uno de ellos en tan malas condiciones que se vieron obligados a abandonarlo. Durante las siguientes tres semanas trataron de reparar el avión que les quedaba e improvisar una pista en el hielo para un avión ahora sobrecargado con la tripulación del otro. Al final lograron despegar y regresaron victoriosos a un mundo que ya los había dado por muertos. Pero, después de las



grandes bienvenidas, el futuro volvía a mostrarse económicamente incierto para Amundsen.

Sin embargo, gracias a las ayudas de diversos patrocinadores, del propio gobierno noruego y de las exclusivas de sus vuelos sobre el Ártico, Amundsen consiguió salvarse de la bancarrota y en menos de un año, el 12 de mayo de 1926, protagonizó con el italiano Nobile, a bordo de un dirigible, la doble proeza de ser los primeros en atravesar todo el océano Ártico y los segundos en sobrevolar el Polo Norte, puesto que el norteamericano Byrd lo había hecho tan sólo tres días antes61. Las multitudes volvieron a aclamar a Amundsen; se había convertido en la primera persona en haber estado sobre los dos Polos. Había renacido de sus cenizas. El hombre que al alcanzar el Polo Sur llevó al cenit de la perfección el tradicional transporte polar de trineos y perros, ahora había abierto una nueva era para la exploración de las regiones polares, donde las nuevas tecnologías tomaban el relevo.

Amundsen había llegado a la cumbre de su carrera como explorador y, sabiamente, tomó la decisión de retirarse. Había formado parte del primer grupo que pasó una noche polar en la Antártida, había descubierto el paso del Noroeste, había alcanzado el primero el Polo Sur, había sido el segundo en recorrer el paso del Noreste y ahora este último triunfo. Ningún otro explorador polar de la historia podía presumir de un palmarés similar y para la gran mayoría cualquiera de

esos logros hubiera sido suficiente para justificar toda su vida. Más que nadie podía estar orgulloso de su trayectoria y descansar tranquilamente gozando de la satisfacción de ver crecer a las dos niñas esquimales que había adoptado durante su viaje en el *Maud*. Sin embargo, la felicidad parecía ser inasequible para un alma torturada como la suya, y una y otra vez los conflictos estallarían a su alrededor.

Primero fue su relación con Nobile, con quien había sobrevolado años atrás el Polo Norte en dirigible; por culpa del italiano, terminó con un desagradable enfrentamiento entre ellos, dando un triste espectáculo, que la prensa se encargó de airear y acrecentar. Luego llegaría el escándalo que provocaron las acusaciones contra la Royal Geographical Society que vertió en su autobiografía, así como una reinterpretación muy personal e interesada de muchos de los pasajes de su vida. Cuando todo parecía al menos sepultado por el tiempo, Nobile, al que Amundsen había definido en público como su «peor enemigo», decidió preparar otra expedición al Ártico. En el transcurso de uno de los vuelos de dicha expedición, después de haber vuelto a sobrevolar el Polo Norte, el dirigible de Nobile sufrió una avería y tuvo que realizar un aterrizaje de emergencia sobre el hielo. Todavía con vida, el archienemigo de Amundsen y varios hombres más resistían en una situación extrema.

El avión con el que Amundsen trató de rescatar a Nobile preparándose para salir. Nadie podía imaginar que aquél sería su último vuelo

De inmediato se pusieron en marcha varias expediciones aéreas para rescatarlos. También Amundsen se olvidó de su enfrentamiento y se ofreció para dirigir la operación de salvamento noruega; sin embargo, el gobierno italiano, considerando que sería una humillación para su compatriota ser rescatado por Amundsen, ejerció tal presión sobre el gobierno noruego que éste terminó excluyéndole de la expedición. Amargado y humillado, el mejor conocedor del Ártico ya se retiraba para convertirse en un mero espectador cuando el gobierno francés le ofreció el mando del avión que iba a colaborar en el rescate del dirigible italiano. Como era de esperar, Amundsen aceptó sin dudarlo un ofrecimiento que le devolverá su dignidad ante los ojos del mundo. La noche del 16 de junio salió en tren hacia Bergen, donde el avión estaba listo y esperándole para volar a Tromso, desde donde partirían en busca de los italianos. Curiosamente, como si el destino hubiera querido cerrar un círculo, esa noche se cumplían veinticinco años de la salida de Amundsen con el *Gjoa* para abrir el paso del Noroeste, la hazaña que le permitió escribir por primera vez su nombre en el libro

de los grandes exploradores de la historia. Dos días después todo estaba listo para despegar en el puerto de Tromso, donde también se encontraban otros dos hidroaviones que habían acudido al rescate: uno sueco y otro finlandés; pero el tiempo era malo y todos decidieron esperar para volar juntos en formación cuando las condiciones meteorológicas mejorasen. Todos no. Amundsen no quiso esperar y despegó. A las tres horas se perdería el contacto por radio y ya no se volvería a tener noticias de su avión. Era el 18 de junio de 1928.

Destinos paralelos

La desaparición de Amundsen con los cinco tripulantes de su avión multiplicó la tragedia y todas las naciones redoblaron sus esfuerzos para acudir al rescate. Quince barcos de varias nacionalidades, entre ellos todos los buques de exploración ártica, participaban en la búsqueda, al igual que aviones de distintos países. Dos días después un avión italiano localizó a sus compatriotas y, mientras un rompehielos ruso se dirigía hacia ellos, los otros barcos se afanaban en localizar el avión desaparecido de Amundsen; pero la zona a rastrear era demasiado amplia y todos los intentos fueron infructuosos. Por suerte, una gran parte de la zona estaba cubierta por hielos, lo que hizo que muchos albergasen la esperanza de que, como había ocurrido dos años atrás, en la expedición con los hidroaviones para alcanzar el Polo Norte, Amundsen volviera a aparecer milagrosamente. Si de una cosa estaban seguros era de que conocía los hielos árticos mejor que nadie y de que si alguien podía salir de allí con sus compañeros, ese alguien era él.

Pero los días y las semanas pasaron y no se hallaba ni el menor rastro del aparato. Casi un mes después de la pérdida del avión, el rompehielos ruso consiguió abrirse paso entre el hielo hasta donde se encontraban los compañeros de Nobile[62]. A partir de aquel momento

todos los medios disponibles podían dedicarse a la búsqueda, cada vez más desesperanzada, de Amundsen. Según pasaban los meses las probabilidades de que apareciesen con vida se fueron desvaneciendo poco a poco, hasta que el último día de agosto se encontró uno de los flotadores del hidroavión, que las corrientes habían arrastrado hasta el norte de la ciudad de Tromso. Un mes y medio después de ese hallazgo la desgracia se corroboró cuando aparecieron restos del depósito de combustible del aparato, esta vez al sur de Tromso; parecía confirmarse que lo peor había sucedido y que el cuerpo de Amundsen había encontrado la muerte en el lugar donde su alma siempre había vivido: entre los hielos polares.

Casualmente, unos días antes de su fatídico vuelo, Amundsen había recibido a un periodista italiano. Durante la entrevista le comentó «lo maravilloso que se ve todo desde arriba». «Allí es donde me gustaría morir», llegó a confesarle. «Sólo deseo que la muerte me llegue de una forma digna, mientras cumpla una gran misión, rápidamente y sin dolor»

(Huntford, 1999: 560). Muchos años atrás, Scott y el gran explorador polar francés Charcot hablaron sobre la posibilidad de que la muerte les alcanzase en la Antártida. Ante la pregunta de si en ese caso desearían que trajesen sus cuerpos de regreso a Europa, los dos coincidieron: «Me gustaría que me enterrasen allí, en el campo de batalla» (Raeside, 2009: 237). Una vez más los destinos de Amundsen y de Scott parecían enlazarse.

El mundo llora a Amundsen

La muerte de Amundsen, al igual que en su momento la de Scott, también conmovió al mundo. Si bien en el caso del británico el aislamiento de la región antártica hizo que pasase casi un año de total silencio informativo entre las últimas novedades sobre la expedición, del todo optimistas, y la noticia de su trágico final, en el caso de Amundsen, desde que se iniciaron las operaciones de rescate de la expedición de Nobile, la prensa de todos los países había informado regularmente a sus lectores de los desesperados intentos de los aviones para localizar a los desaparecidos y de los arduos esfuerzos de los barcos por abrir un paso entre los hielos polares para llegar hasta ellos. Durante meses los periódicos de todo el mundo informaron, casi a diario, de los resultados de los vuelos de reconocimiento y de los avances que hacían los barcos, trasluciendo las cada vez menores expectativas de encontrar a Amundsen con vida. En España, por ejemplo, el 3 de julio de 1928 el periódico *ABC* hizo referencia a unas declaraciones de Nansen en las que «considera que debe darse como definitivamente perdido a Amundsen» (*ABC*, 3-VII-1928: 37). Por lo que cuando se le dio por muerto, el mundo lo aceptó con el fatalismo de lo esperado y la noticia no conmocionó tanto como la muerte de Scott.

Amundsen no dejó emotivas palabras manuscritas en condiciones extremas, pero tomó la decisión de arriesgar su vida por tratar de salvar la de otro explorador, sin ni siquiera importarle la pública enemistad entre ellos. El hecho de haber acudido a aquel rescate se convirtió en un encomiable acto de heroísmo que acrecentó su leyenda entre todas las naciones y muy en especial en su propio país. Por lo tanto, cuando el gobierno noruego decidió hacerle un homenaje

público el 14 de diciembre, precisamente la fecha en que se conmemoraba el 17 aniversario de su llegada al Polo Sur, la iniciativa fue respaldada de corazón por todos sus compatriotas, quienes al mediodía, cuando escucharon el tañido al unísono de todas las campanas de Noruega, pararon sus quehaceres para rendir un emotivo homenaje a Amundsen. Según reflejaba en sus páginas el diario *Aftenposten* de Oslo, «un silencio sepulcral se extendió por las calles abarrotadas de la ciudad; los hombres, con la cabeza descubierta en actitud de respeto, desafiaron un viento frío y cortante, mientras lágrimas furtivas corrían por las mejillas de las mujeres. Con mayor simplicidad y dignidad no podíamos haber homenajeado a nuestro explorador polar» (Bomann-Larsen, 2006: 365). La escena, aunque situada en un entorno urbano, recuerda a otra que había tenido lugar años atrás a pocos kilómetros del depósito de *La Tonelada* en la muy lejana Antártida, sólo que aquella vez fue un puñado de hombres rindiendo un sencillo y profundo tributo a su capitán y a sus compañeros fallecidos. Ese mismo día en Noruega –al igual que había sucedido en Gran Bretaña coincidiendo con el funeral de Scott–, en todos los colegios se leyeron unas palabras para glosar la vida de su héroe.

Pero el destino parecía querer entretejer un poco más las vidas de ambos. Sólo así se explica la paradoja de que fuera precisamente un británico, Hugh R. Mill63, quien mejor glosara y

sintetizara la vida de Amundsen, y un noruego, el veterano Nansen, quien con más acierto describiera el momento cumbre de la vida de Scott. Para Mill, Amundsen «era el más brillante de todos los exploradores polares que he conocido, pero también el más desdichado» (Gladis, 1950: 659). Nansen, narrando el momento inmortal en el que Scott desplegó su enorme valor humano que le hizo eterno como explorador, escribió: «Agotado, terminado, yace para no volver a levantarse, con la certeza de los fríos ojos de la muerte fijos sobre él. Mientras, tranquilamente escribe en su diario» (Bomann-Larsen, 2006: 363).

55 El propio Scott titula esta carta «Message to the Public», que siempre se ha traducido como

«Comunicado para el público» o «Mensaje al público». Dado que el término «Public» (público) no tiene las mismas connotaciones en inglés y español, hemos preferido traducirlo por «Carta Abierta», que creemos se ajusta mejor a la intención de Scott.

56 James Matthew Barrie, dramaturgo y autor de *Peter Pan*, tenía una

gran amistad con el matrimonio Scott, hasta el punto de que éstos le hicieron padrino de su hijo Peter.

57 Todas las citas de Scott proceden de su diario original (Scott, 2006: 421-422).

58 Aprovechando la diferencia horaria entre Nueva Zelanda y Gran Bretaña.

59 El plural era una clara referencia a Johansen.

60 Con el mismo modelo de aparato, tan sólo medio año después, pilotos españoles realizarían el primer vuelo transoceánico (con escalas) entre España y Argentina.

61 En la actualidad está muy cuestionado que Byrd alcanzase el Polo Norte, por lo que fueron los dieciséis tripulantes del dirigible, entre ellos Amundsen, quienes realmente lo sobrevolaron por vez primera.

62 Nobile ya había sido rescatado unas semanas antes por un avión sueco. El hecho de haber sido salvado el primero, aunque fue porque tenía una pierna rota, contribuyó a su descrédito público, pues se le acusó oficialmente de haber abandonado a sus hombres.

63 Hugh R. Mill fue secretario de la Royal Geographical Society y conoció, trató e intimó con todos los grandes exploradores de la época.

EPÍLOGO

LAS VIDAS de Amundsen y Scott pueden parecer muy diferentes, al igual que sus motivaciones, temperamentos, extracción social y formación, pero a la hora de la verdad ambas están sutilmente orquestadas por una misma melodía, la de la eterna búsqueda del ser humano por llegar un poco más lejos de lo que otros han llegado, por alcanzar lo que nadie ha logrado, por descubrir lo que todavía está oculto: por explorar la naturaleza, tanto la física del planeta como la interior de su propia alma. En esa búsqueda las vidas de Scott y Amundsen son complementarias; cada una dibuja un matiz cuya textura contrasta con la del otro, cada una colorea sus acciones resaltando las tonalidades del otro; pero detrás de todas esas apariencias externas se encuentra la misma fibra humana que despliega toda su vitalidad y pasión.

Todas sus acciones pueden ser analizadas, evaluadas y juzgadas con aparente imparcialidad, sin embargo nunca habrá objetividad en nuestro examen; no se trata de que únicamente tengamos acceso a la opinión de otros, o de que nos separe de ellos un siglo de costumbres, mentalidades y hábitos, el principal problema estriba en nuestro propio acercamiento a la realidad. No nos damos cuenta de que nos proyectamos en ellos, de que sin quererlo buscamos en Amundsen o Scott nuestras propias reacciones, nuestros propios comportamientos, nuestras propias ambiciones… y a luz de nuestros propios sentimientos iluminamos los suyos. Tenemos la necesidad de vernos en ellos, de encontrarnos en ellos, de identificarnos con ellos para poder participar, aunque sea un poco, de su gloria; y en ese proceso marginamos, repudiamos y hasta vilipendiamos lo que no consideramos como propio, buscando argumentos en apariencia objetivos para ello. Nos refugiamos en uno para hacer del otro nuestro oponente y llenar a uno de elogios y al otro de las más perversas intenciones.

No obstante, también puede haber un acercamiento diferente a sus vidas, en el que no busquemos la simplicidad de la identificación sino la complejidad de la comprensión, en donde el monocolor visual se convierta en una mirada amplia que nos permita descubrir aquellos aspectos complementarios y brillantes de cada uno. Será entonces cuando sus comportamientos dejen de ser antagónicos y se vayan entretejiendo en nuestro ánimo, cuando las flaquezas y errores derivados de sus sueños, anhelos y ambiciones dejen de ser una carga peyorativa para convertirse en el material básico con el que el ser humano elabora sus acciones más trascendentes. En este nuevo contexto las figuras de Amundsen y Scott pasarán de estar enfocadas con miopía a brillar con la luz de las personas que, con sus limitaciones e incluso con sus fallos e incongruencias, son capaces de aportar a la historia de la humanidad unas páginas de gloria, pobladas de voluntad, esfuerzo y sacrificio, que pueden servir de acicate para todos nosotros.

BIBLIOGRAFÍA

ABC, 10 marzo de 1912, p. 14.

–, 13 de marzo de 1912, p. 9.

–, 11 de febrero de 1913, p. 12.

–, 15 de febrero de 1913, p. 9.

–, 3 de julio de 1928, p. 37.

Amundsen, Roald, *My Life as an Explorer*. Amberley Publishing 2008.

–, *The South Pole. An account of the Norwegian Antarctic Expedition in the Fram. 1910-1912*, vol.

I. Cooper Square Press 2001.

–, *The South Pole. An account of the Norwegian Antarctic Expedition in the Fram. 1910-1912*, vol.

II. Cooper Square Press 2001.

Amundsen, Roland, y Archer, Colin, «A Proposed North Polar Expedition». *The Geographical Journal*, vol. 33, n.o 4 (1909), p. 454.

Barczewski, Stephanie, *Antarctic Destinies. Scott, Shackleton and the Changing Face of Heroism*.

Hambledon Continuum 2007.

Baughman, T. H., *Pilgrims on the Ice. Robert Falcon Scott's First Antarctic Expedition*.

University of Nebrasca Press 2008.

Bezemer, K. W. L., *La lucha por el Polo Sur*. Labor, Barcelona 1950.

Bomann-Larsen, Tor, *Roald Amundsen*. Sutton Publishing Limited 2006.

Bowers, Henry H., *Journal of Sledge Journey towards the South Pole from Winter Quarters, Cape Evans* (Manuscrito original, Ms. 1505/3/5/9). Scott Polar Research Institute.

Chapman, Walter, *The Loneliest Continent*. New York Graphic Society Publishers 1964.

Cherry-Garrard, Apsley, *El peor viaje del mundo*. Ediciones B, Barcelona 2008.

Cook, Frederick A., *Through The First Antarctic Night, 1898-1899*. Doubleday & McClure 1900.

Crane, David, *Scott of the Antarctic*. Harper Perennial 2006.

Evans, Edward, *South with Scott*. Collins Sons & Co. Ltd. 1961.

Fiennes, Ranulph, *Capitán Scott*. Juventud, Barcelona 2004.

Gran, Tryggue, *The Norwegian with Scott. Tryggue Gran's Antarctic Diary 1910-1913*. National Maritime Museum 1984.

Hinks, Arthur R., «The Observations of Amundsen and Scott at the South Pole». *The Geographical Journal*, vol. 103, n.o 4 (1944), pp. 160-180.

Honnywill, Eleanor, *La aventura de la Antártida*. Juventud, Barcelona 1986.

Huntford, Roland, *Shackleton*. Abacus 1996.

–, *The Last Place on Earth*. The Modern Library 1999.

–, *Nansen. The explorer as Hero*. Abacus 2001.

Huxley, Elspeth Joscelin Grant, *Scott of the Antarctic*. University of Nebraska Press 1990.

Jones, Max, *La última gran aventura. El sacrificio del capitán Scott en la Antártida*. Oberon, Madrid 2005.

Marshall, Logan, *The Story of Polar Conquest: The complete History of Arctic and Antarctic Exploration*. Kessinger Publishing's Legacy Reprints 1913.

Mill, Hugh Robert, *The Life of Sir Ernest Shackleton*. William Heinemann Limited (1923), facsimil reprint by Kessinger Publishing's Rare Reprints 2009.

Murray, Carl, *Scott of the Antarctic: The Conservation of a Story* (tesis doctoral). University of Tasmania 2006.

Nansen, Liv, *Nansen: a family portrait, by his daughter*. New York, Longmans, Green 1957.

Preston, Diana, *A First Rate Tragedy*. Mariner Books 1999.

Raeside, Adrian, *Return to Antarctic. The Amazing Adventure of Sir Charles Wright on Robert Scott's Journey to the South Pole*. John Wiley & Sons Canada 2009.

Rosove, Michael, *Let Heroes Speak. Antarctic Explorer 1772-1922*. Berkley Books 2002.

Scott, Robert Falcon, *Journals. Captain Scott's Last Expedition*. Oxford World's Classics 2006.

–, *The Voyage of the Discovery*. Wordsworth Editions Limited 2009.

Shackelton, Ernest, *The Heart of the Antarctic*. Birlinn Limites 2000.

–, «A New British Antarctic Expedition». *The Geographical Journal*, vol. 29, n.o 3 (1907), p. 331.

Smith, Michael, *I Am Just Going Outside. Captain Oates-Antarctic Tragedy*. Spellmount Limited 2008.

Solomon, Susan, *The Coldest March. Scott's Fatal Antarctic Expedition*. Yale University Press 2001.

The Geographical Journal, «Obituary: Captain Hjalmar Johansen», vol. 41, n.o 2 (1913), p. 175.

VV. AA., *Antarctic. The Extraordinary History of the Man's Conquest of the Frozen Continent.*

Reader's Digest Australia 1990.

VV. AA., *Con Scott al Polo: La expedición del Terra Nova, 1910-1913*. GeoPlaneta, Barcelona 2006.

Watson, D. W. H., *Antarctic Science*. Cambridge University Press 1987.

Williams, Isobel, *With Scott in the Antarctic*. The History Press 2008.

Wrigley, Gladis, «Hugh Robert Mill: An appreciation». *Geographical Review*, vol. 40, n.o 4

(oct., 1950), p. 659.

AGRADECIMIENTOS

PUEDE PARECER que la escritura es una actividad unipersonal, pero no es estrictamente así.

Como todas nuestras acciones en la vida, ésta también surge interrelacionada con otras muchas personas con las que este libro y yo nos sentimos en deuda. Por eso, sin categorizar, me gustaría empezar mis agradecimientos por Gracia Iglesias, de ella fue la idea de escribirlo, por su insistencia me puse manos a la obra y luego, cuando estuvo terminado, con su lápiz rojo y todo su arte y oficio de escritora lo sometió a una revisión implacable.

Después, a Gema Delicado, que soportó con infinita paciencia mi diaria descripción de los avances.

A Pedro García Chaín y Rufino Barco, que fueron los primeros en leer el manuscrito y comentarme sus impresiones. Después le llegaría el turno a Julián Simón, Alejandro Togores, Rafa Iglesias y José Vicente Albero, que fueron llenando sus páginas de comentarios, sugerencias y correcciones.

A Antonio Pou, que generosamente ha dedicado incontable número de horas a la preparación de los mapas que ilustran el libro, logrando aunar el rigor científico con la estética del artista.

Tengo una especial deuda de gratitud con Carl Murray, puesto que la lectura de su tesis doctoral, la documentación que puso a mi disposición y un largo intercambio de correos fueron muy importantes para poder definir los rasgos de la complicada personalidad de los protagonistas del libro.

Tampoco quiero olvidar a Manuel Toharia, que supo acudir –como siempre lo ha hecho– a mi llamada para escribir a contrarreloj el prólogo; ni a mi editor, Javier Jiménez, que aceptó el desafío de entrar en la carrera, pero no la del Polo Sur sino la de publicar el libro en un tiempo récord. Ni mucho menos a otros amigos, que por ser tantos quedarán en el anonimato y cuyas palabras de aliento me animaron a proseguir en la aventura que fue escribir este libro.

Y finalmente, a mi mujer y a mi hija que sobrellevaron –con su sonrisa de siempre– el que este libro me secuestrase durante dos largos años.

A todos, gracias.